

EL MAR DE GRAU Y LA MARINA DE GUERRA DEL PERU



09085

?

24



OCCIDENS

ORIENS



1659

1659



**EL MAR DE GRAU
Y LA
MARINA DE GUERRA
DEL PERU**

197-9?



Almirante
Julio Pacheco Concha Hubner
Ministro de Marina



En todos los tiempos de la humanidad, el mar ha constituido elemento esencial de su existencia. La vastedad de su superficie fue el magnífico escenario de los hechos que cambiaron al mundo. Fue también desde los aurorales días del hombre, fuente de inspiración y esperanza. Inspiración para el artista que escribió y plasmó el eterno poema del mar y, esperanza porque con sentido pragmático inaugura en él la espiral infinita de su futuro.

El primitivo habitante de la costa peruana se deslumbró ante la vastedad y el misterio del mar. Su inconmensurable superficie, al igual que su belleza, influyeron en su quehacer cotidiano. Y a él dedicó la inspiración de su arte, a la vez que su veneración.

La jornada épica del hombre peruano por el océano, pródigamente está testimoniada en las admirables producciones de su arte, en ceramios y telas que reflejan las actividades marineras, plasmando al mar como un ser físico y como escenario de la vida. El mar fue personaje esencial de su existencia. Lo fue por proximidad al habitante del litoral primero, luego a los Incas que expandieron su cultura como evolución natural de su política.

Posteriormente, el mar continuará inalterable como protagonista de la historia del Perú, en el descubrimiento, en la conquista y el virreinato, cuando se fusionan la cultura Inca con la Europea. Surge entonces, en el admirable escenario de nuestro mar, el marino peruano con características peculiares de ancestrales significancias.

En este itinerario a través de la República se toma una nueva conciencia del mar peruano. En su valoración como escenario de hechos heroicos, pero también como despensa de enormes riquezas ictiológicas e ingentes reservas mineras que guardan sus fondos, y del derecho del mar, del cual el Perú es pionero.

En esta magnificencia del mar peruano, el mar de Grau, nuestra Marina de Guerra fiel a los valores históricos del Perú y al reto que impone el futuro, ha proporcionado, a través de sus hombres y sus acciones, aspectos de profundo significado espiritual como el amor y vocación por el mar, el deber, el honor y el valor, y de incalculable utilidad práctica, como el estudio permanente de los fenómenos marinos, el aporte al desarrollo nacional mediante sus centros industriales y académicos, y el apoyo a las poblaciones ribereñas a través de la acción cívica en el mar, ríos y lagos.

Tal es, en adición a su misión esencial de defensa, la contribución cotidiana de la Marina de Guerra del Perú en el mar de Grau, espacio que guarda la clave de nuestra prosperidad cuando estamos en el umbral de un nuevo siglo. Hagamos que el Perú no siga viviendo de espaldas al mar. Naveguemos rumbo a ese desafiante horizonte: el destino marítimo del Perú.



Almirante
Julio Pacheco Concha Hubner
Ministro de Marina

Throughout the history of humanity the sea has been an essential element of existence. The vast surface of the oceans has been a magnificent theatre of events that changed the world. It has also been since the birth of man the source of inspiration and hope. Inspiration for the artist who wrote and captured the eternal poem of the sea and hope because it opened up the infinite spiral of his future.

Ancient inhabitants of the Peruvian Coast were dazzled by the vastness and the mystery of the sea and its immense surface, like its beauty, influenced man's daily life. It inspired his art and his veneration.

Peruvian man's epic journey on the ocean is shown by his admirable art, in ceramics and textiles which reflect marine life, depicting the ocean as a physical presence and a vivid theatre.

The ocean has been an essential element of his existence due first of all to the proximity of man to the coast, and secondly to the Incas who expanded their culture as a natural evolution of their politics.

Thereafter the ocean was to remain unchanged as a protagonist in Peruvian history in discovery, conquest and the Colonial period when the Inca culture merged with European which resulted in the use of seamen in the drama of our ocean, with particular features of ancestral significance.

In this itinerary of the Republic we become aware of the Peruvian sea, its assessment as the scene of historical events but also as a source of enormous marine life and abundant mineral reserves on its bottom, and focus of the sea rights, which Peru pioneered.

In this magnificent Peruvian ocean, the sea of Grau, our Navy, faithful to the history of Peru and to the challenge imposed by the future, has inspired both through its men and actions, attitudes of deep spiritual significance. It has also encouraged practical results, such as permanent study of the secrets of the marine phenomena, and has made a contribution to national development through industrial and academic centers and support to river populations through civic actions.

This is, besides its essential task of defending the country, the everyday contribution of the Peruvian Navy in the sea of Grau, where lies the key to our prosperity now that we are on the threshold of a new century. Let us make Peru stop living with its back to the sea. Let us face this challenging horizon: the maritime destiny of Peru.



Admiral

Julio Pacheco Concha Hubner
Navy Minister



El mar en el antiguo Perú
The sea in old Peru

EL MAR DE GRAU Y LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Textos

Dr. Percy Cayo Córdova

Dr. Raúl Palacios Rodríguez

Ministerio de Marina del Perú

Fotos

René Moser

y

Ministerio de Marina del Perú



EL MAR DE GRAU Y LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

INDICE

TABLE OF CONTENTS

Páginas Pages

| | | |
|--|----|--|
| <p>– EL MAR EN EL ANTIGUO PERU</p> | 7 | <p>– THE SEA IN OLD PERU</p> |
| <p>– EL MAR EN EL VIRREINATO LA EMANCIPACION Y LA REPUBLICA</p> | 29 | <p>– THE SEA UNDER THE VICE-ROYALTY EMANCIPATION AND THE REPUBLIC</p> |
| <p>– LA MARINA ACTUAL FUERZA DE SUPERFICIE FUERZA DE SUBMARINOS FUERZA DE AVIACION NAVAL FUERZA DE INFANTERIA DE MARINA FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES FUERZA NAVAL DE LA AMAZONIA LAS ESCUELAS LOS ASTILLEROS LA SANIDAD NAVAL HIDROGRAFIA Y NAVEGACION CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS</p> | 83 | <p>– THE NAVY TODAY SURFACE FORCE SUBMARINE FORCE NAVAL AVIATION FORCE THE MARINES CORPS SPECIAL OPERATIONS FORCE NAVAL FORCE OF THE AMAZON SCHOOLS DOCKYARDS NAVY HEALTH HYDROGRAPHY AND NAVIGATION PORT AND COASTGUARD AUTHORITIES</p> |

El mar en el antiguo Peru

The sea in old Peru

El relato histórico refiere que fueron tres los viajes que los conquistadores debieron realizar en la gran empresa de someter al antiguo Imperio de los Incas.

Mas tal vez la sorpresa mayor la tuvieron en el transcurso del segundo de ellos, cuando Francisco Pizarro quedó en el río de San Juan, hacia agosto de 1526, y envió a su socio Diego de Almagro al norte, de regreso a Panamá en busca de mayores refuerzos y al piloto Bartolomé Ruiz, al sur, a explorar algo más ese Mar del Sur que Vasco Núñez de Balboa había descubierto recién trece años antes.

El piloto Ruiz, oriundo de Moguer en Andalucía, España, emprendió el viaje que le permitiría avistar nuevas tierras, como la isla de San Felipe, a la que posteriormente llamaron Gorgona, la isla del Gallo, que ocupa lugar destacado en la historia de los descubrimientos de entonces, la bahía de San Mateo, Atacames, San Lúcar, el Cabo de San Vicente y Coaque, a la altura del paralelo ecuatorial; hacia el mediodía, el viaje alcanzó la Punta Illote, frente a la Isla Salango, desde donde emprendieron el retorno.

Varias connotaciones tuvo esa travesía: se descubrieron nuevas tierras e islas; por primera vez, hombres de Occidente cruzaron de norte a sur el Ecuador, hacia el Pacífico Oriental; pero entre esos vaivenes destaca, creemos, el encuentro con la llamada balsa de los tumbesinos.

EL ENCUENTRO CON LA Balsa DE LOS TUMBESINOS

El primer informe de aquellos viajes extraordinarios es el que ha quedado para la posteridad con el nombre de **Relación Samano-Xerez**, que manuscrita se conserva en la Biblioteca Imperial de Viena. Su denominación se debe a Juan de Samano, Secretario del Emperador Carlos V y del Consejo de Indias, quien debió condensar la crónica que fuera enviada desde Panamá por Francisco de Xerez, que participó de aquel viaje y que más adelante nos dejaría uno de los testimonios mayores y más fiel de la toma del gran señor de aquellas tierras, el Inca Atahualpa en la histórica Plaza de Cajamarca.

A ese relato debemos agradecer el que hoy conozcamos los primeros nombres dados a estas comarcas y las primeras descripciones de hombres y costumbres de los antiguos habitantes de las costas actuales de Colombia y Ecuador. Pero desde nuestra perspectiva les debemos sobre todo, el primer contacto con hombres del Imperio de los Incas.

El excepcional documento reseña el encuentro con una embarcación en que navegaban veinte hombres, de los que once se echaron al agua; de los nueve restantes, Ruiz retuvo a tres para que aprendieran la lengua. El cronista describe la balsa singular, las mercaderías que en ella se transportaban, "traye sus masteles y antenas de muy fina madera y velas de algodón del mismo talle de manera que los nuestros navíos y muy buena xarcía del dicho enequen que digo que es como cañamo...".

History has it that the conquerors had to make three trips to subdue the old Inca Empire.

But perhaps, they got their biggest surprise during the second trip; about August 1526, when Francisco Pizarro stayed in the San Juan River and sent his partner, Diego de Almagro, back North to Panama for major reinforcements and sent Pilot Bartolomé Ruiz to the South to explore further the Southern Sea that Vasco Núñez de Balboa had discovered three years before.

Pilot Ruiz, a native of Moguer in Andalucía, Spain, set out on the journey which allowed him to sight new lands such as the San Felipe Island, later called Gorgona, the "Isla del Gallo" which holds an important place in the history of the discoveries of that time, San Mateo Bay, Atacama, San Lucar, Cape San Vicente and Coaque on the Equator; towards noon one day, they reached Punta Illota, opposite Salango Island, from where they started back.

On this journey they had many experiences, new lands and islands were discovered; for the first time men from the Western world crossed from North to South of the Equator towards the Eastern Pacific; but among these events, we believe that the encounter with the raft called "of the Tumbesinos" (indians from Tumbes) stands out.

THE ENCOUNTER WITH THE RAFT OF THE "TUMBESINOS"

The first report of those extraordinary trips has come to posterity and has been called "Samano-Xerez Narrative", and the manuscript is kept in the Imperial Library of Vienna. Its name comes from Juan de Samano, Secretary to Emperor Charles V and the Council of Indias; he had to condense the chronicle sent from Panama by Francisco Xerez, who participated in said journey, and who later left us the greatest and most faithful testimony of the capture of the Lord of those lands, Inca Atahualpa, in the historic Square of Cajamarca.

Thanks to this narrative, we know today the first names given to those kings and the first descriptions of men and customs of the ancient inhabitants of the Columbian and Ecuadorean coasts.

But above all we owe to these narrations, the first contacts with the Empire of the Incas.

This exceptional document gives an account of the encounter with a boat in which twenty men were sailing, and from which eleven jumped into the sea; from the remaining nine, Ruiz kept three to teach them the language. The chronicler described the old raft: the merchandise being transported, "masts and lateens of fine wood and sails of cotton made in the same manner as those of our ships, and very good rigging of sisal which is lie hemp..."

Ni unos ni otros sospecharon nunca tal incidencia en ese viaje de aventureros. Es difícil puntualizar el asombro que debió poseer a los naturales al toparse con ese navío y hombres inesperados; para los europeos la sorpresa no debió ser menor; nada semejante habían visto hasta entonces, en uno u otro mar: el del Norte y el del Sur; una sospecha empieza a embargarlos: aquellos seres provenían de una organización superior. La admiración se expresa en la misma crónica que comentamos: "Es gente en aquella tierra de más calidad y manera que indios porque ellos son de mejor gesto y color y muy entendidos y tienen una habla como arábico y a lo que parece ellos tienen sujeción sobre los indios que digo".

La evidencia está allí; aquellas gentes habían alcanzado un alto grado de desarrollo en la navegación; hasta cierto punto dominaban el espacio marítimo. Pero como habían llegado hasta aquel grado de desarrollo en su contacto con el Mar, es lo que a continuación pretendemos reconstruir; como los más primitivos habitantes del territorio del Imperio de los Incas y de la parte de él que hoy ocupa el Perú, en especial, entraron en contacto con el medio marítimo y lograron construir balsas admirables como las que nos dejaron descrita, para solaz de quienes pretendemos escrutar en el pasado, Juan de Samano y Francisco de Zerez.

He aquí el relato:

LA COSTA PERUANA

El territorio del Perú, en clásica descripción de geografía física, es un gran desierto, cortado de trecho en trecho por escasos oasis. Esas treguas de vegetación, tienen su origen en los ríos que bajan del macizo andino hacia el occidente. Son los valles de la costa peruana que en veces son amplias, cuando las aguas llegan abundantes hasta el mismo mar y otros estrechos y magros, cuando por las filtraciones o la escasez de sus fuentes en las alturas, las corrientes de aguas son miserables y precarias.

Así el paisaje predominante es el desierto de arena, mayor hacia el norte y menor hacia el sur, pero siempre con los pobladores agrupados en torno de las corrientes de aguas; los valles de la costa peruana, son dones de los ríos que les regalan la vida. Vida que fue flora y fauna y que en el correr de miles de años dió origen a grandes concentraciones humanas.

Pero ¿cuándo se inicia ese proceso? ¿cómo llegaron los primeros hombres a aquellos arenales u oasis y se asentaron en ellos? Las primeras intenciones de explicación —qué duda cabe— quedan envueltas en el misterio de los siglos, más aún, de los miles de años; pero algo se puede reconstruir a partir de los más antiguos vestigios de la presencia del hombre en esas zonas y de lo que el conocimiento de las circunstancias climáticas de aquellos tiempos, podemos alcanzar a saber.



Hermosa representación escultórica de un pez. Cultura Chimú.

Beautiful Chimú sculpture of a fish.

La costa peruana no tiene el clima que le corresponde; por hallarse en la zona tórrida o intertropical, debía reinar en ella altas temperaturas y períodos de lluvias torrenciales. Pero la presencia de la Corriente Peruana, que se desplaza frente a sus costas en dirección sur-este a nor-oeste, produce marcada alteración que origina, junto con otros factores, una temperatura menor a la que correspondería por su posición tropical, y la ausencia casi total de precipitaciones, que sólo se presentan en cierta cantidad en los departamentos del extremo norte, donde no alcanza la influencia de la corriente fría porque se aleja de la costa internándose en el gran Océano Pacífico.

Por otro lado, la evaporación de las aguas frías de la corriente, produce variaciones marcadas, entre ellas un techo de neblina que durante los meses de invierno, no permite casi el paso de los rayos del sol.

No-one could have expected such an incident as the adventures' journey. It is hard to imagine the astonishment of the Indians upon seeing such an unexpected ship and men, for the European, the astonishment could not have been less. They had never seen anything like it before on any sea: the North Sea and the South Sea; a suspicion began to overcome them, that those beings came from a superior organization. The admiration is expressed in the chronicle in reference: "People from said land are of better quality and manners than the indians because they have better gestures and color and are very knowledgeable and their language is similar to Arabic, and it seems as if they had control over the indians I refer to."

Evidence is there that those people had reached a high level of development in navigation; to a certain extent, they controlled the maritime space. But what we want to reconstruct next is how they managed to reach said degree of development in their contact with the sea; and how the most primitive inhabitants of the territory of the Inca's Empire and the part of it that Peru occupies today, in particular, entered into contact with the sea environment and managed to build remarkable rafts such as the above-described one, for those of us who pretend to search into the past by Juan de Samana and Francisco de Xerez.

The narration:

THE PERUVIAN COAST

The Peruvian territory, as classically described in physical geography is a great desert, cut at intervals by scarce oases. Said vegetation truces originate in the rivers which come down from the Andean Mountains westwards. These are valleys of the Peruvian coast, which are wide when the waters arrive in abundance to the sea but narrow and meager when due to infiltrations or scarcity of its fountains on the heights, the waterstreams are miserable and precarious.

Thus, the prevailing landscape is a sand desert, larger to the north, smaller to the south, but its inhabitants always gathered together around the water streams; the Valleys of the Peruvian Coast are donations from rivers which offer them life. Life which used to be flora and fauna and which in the course of thousands of years gave birth to great human concentrations.

But, when did this process begin? How did the first men arrive in these sands or oases and settled in them? The first attempts to give an explanation — no doubt about this — remain shrouded in the mystery of the centuries, moreover, of thousands of years; but something can be reconstructed from the oldest vestiges of the presence of men in said areas and from what we may manage to know about the weather conditions of said time.

The Peruvian coast does not have the weather it should have; because it is located in a torrid or intertropical area, high temperatures and periods of torrential rains should prevail. But the presence of the Peruvian Current, which spreads out in front of its coasts from south-east to north-east, generates a marked alteration which causes, together with other factors, a lower temperature than the one it should have in accord with its tropical position, and the almost total absence of rainfalls, which only appear in a certain amount in the extreme norther departments, where the influences of the cold current does not arrive, because it leaves the coast to get deep inside the great Pacific Ocean.

On the other hand, the evaporation of the cold waters of the current produces strong variations, among these a cloud of fog which during the winter months hardly allows the sun's rays to come through.

LAS LOMAS COSTERAS

Pero ese manto o mar de neblina que se suspende a unos 600 metros sobre el nivel del mar, entre los meses que van de abril-mayo a octubre-noviembre, al recostarse sobre las estribaciones andinas que se van perdiendo conforme se dirigen al oeste, humedecen una franja de esas cordilleras, que, nos dicen los geógrafos y testimonian los arqueólogos, en épocas pretéritas, se acercaban más al mar. Esa humedad-ambiente, unida a una sutil precipitación que algunos llaman lluvia, pero no pasa de ser una tenue garúa, producían una vegetación de loma, principalmente de plantas rastreras. En los meses señalados (mayo a noviembre), las laderas andinas que miran al mar, en virtud de las circunstancias mencionadas, convertían la zona costera en un paraíso de vegetación. Pasada esta estación, la capa de neblina ya no ejercía su acción vivificante sobre aquellas laderas, y la sequedad se apoderaba de esas mismas lomas que habían sido manto de verdor durante seis meses.

Pero al mismo tiempo, así lo ocasionaban las particularidades climáticas, lluvias torrenciales se precipitaban sobre la franja central-longitudinal del Perú, sobre el macizo andino, originando nieves perpetuas en las altas cumbres andinas y alimentando grandes corrientes de agua; hacia el este, dan origen a grandes ríos, entre ellos el más caudaloso del mundo, el portentoso Amazonas; hacia el Oeste, se despeñaban los ríos, que dieron origen a los oasis costeros.

Así mientras en las partes altas del Perú, llueve en los meses de verano —de noviembre a abril—, en la costa los ríos se cargan; en los meses de invierno, cesan las lluvias en las partes altas, y los ríos costeros disminuyen notablemente su caudal. A estos ciclos de precipitaciones, va a estar vinculada la más remota presencia del Hombre en el litoral peruano.

¿Cómo ocurrió aquello? La explicación a tan trascendental pregunta, habrá que encontrarla en el comportamiento de las especies animales que constituían las piezas de caza de los más antiguos pobladores del Perú, los que según las más serias conclusiones actuales, poblaron las serranías andinas. Esas especies, al ocurrir la época seca en la sierra —recordemos de mayo a octubre— emigraban hacia el oeste, hacia la costa peruana, que en esos meses gracias a las condiciones climáticas, presentaban la abundante vegetación de lomas; hallaban allí los frutos para su subsistencia que la ausencia de lluvias le regateaba en las alturas.

Hacia los últimos meses del año, que coincidían con el agotamiento de las neblinas que daban origen a las lomas, esta migración emprendía el camino inverso hacia las partes altas en busca de la nutrida vegetación reverdecida y que había retornado a la vez que el nuevo período de lluvias.

Si el hombre peruano se encuentra habitando las partes altas hace bastante más de 20,000 años, los primeros que se aventuraron a emprender la marcha hacia el oeste coincidente con el fin del período lluvioso en las alturas debieron hacerlo 12 ó 14,000 años ha.

THE HILLS OF THE COAST

But between the months of April-May through October-November said mantle or sea of fog which hangs at about 600m above sea level, on the Andean foothills gradually vanishing as they reach the west, damps a fringe of those mountains, which according to geographers and archeologists, were in the past closer to the ocean. This dampness in the environment, added to a subtle rainfall which some call rain but which is not more than a thin drizzle, produced a hill vegetation, mainly of creeping plants. In the aforementioned months (May through November) the Andean slopes which look at the sea, by virtue of the above-described circumstances, made this region of the coast a paradise of vegetation. After this season, the layer of fog did not exert its vivifying action over these slopes any more and dryness captured these same hills which during six months had been all green.

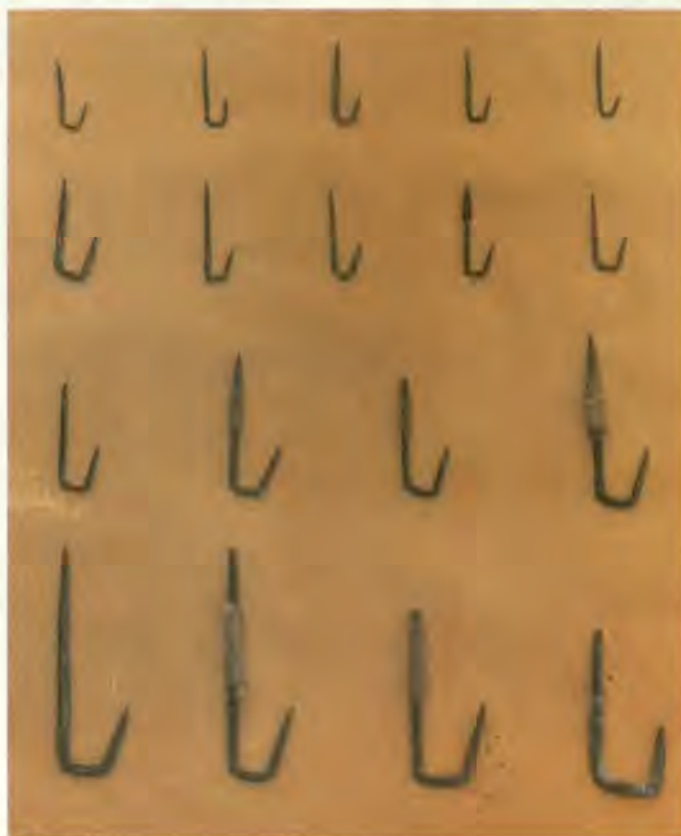
But at the same time, caused by the weather particularities, torrential rains fell upon the long central fringe of Peru, over the Andean mountains, generating perpetual snow at the high Andean tops and feeding great water streams; to the east, these give birth to great rivers, among them the mightiest of the world, prodigious Amazon River; to the west, the rivers which gave birth to the coast oases.

Thus, while in the higher parts of Peru it rains in the summer months — November through April — in the coast the rivers are overflowed; on the heights, rains stop in winter time, and the rivers of the coast reduce their flow. The most remote presence of man in the Peruvian litoral is related to these precipitation cycles.

How did this occur? The explanation to such transcendental question will have to be found in the behaviour of the animals, preys of the ancient inhabitants of Peru, which according to the most serious current conclusions, peopled the Andes. Said species, when there was drought at the mountains — let us recall May through October — migrated towards the Peruvian coast, which in those months, thanks to the weather conditions, had abundant vegetation on its hills; and there they found the fruits they needed for their living and which they could not get on the heights by lack of rains.

Towards the end of the year, which time coincided with the absence of the fogs which gave birth to hills, this migration set back towards the high areas looking for the green nutritious vegetation which was back together with the new rainy period.

If the Peruvian man has been living on the heights for over 20,000 years, the first ones who ventured to set off westwards at a moment in which the rainy period of the heights had ended, must have done it 12,000 or 14,000 years ago.



Anzuelos metálicos que se exhiben en el Museo Amano, Lima.

Metal fishhooks. Amano Museum, Lima.

Ci. 24/1/2000

Los estudiosos del pasado peruano han acuñado una expresión asaz gráfica para denominar estos ciclos en los que los hombres bajaron hacia las partes llanas de la costa: estaciones invernales; estaciones, por el sentido temporal que tuvieron, e invernales, porque ese lapso fue precisamente el correspondiente a tal estación.

Nunca sabremos con precisión desde cuándo esos pobladores se aventuraron a estas periódicas migraciones; tampoco podremos asegurar en qué momento decidieron prolongar su estadía en la costa, es decir, dejar de hacerla estacional, y radicarse a orillas del mar. Son misterios que tal vez el tiempo alcance a desentrañar.

La más antigua estación invernal que hasta hoy se ha hallado en la costa peruana, se ubica muy cerca de las inmediaciones de Lima, en las proximidades de la desembocadura del río Chillón, la corriente de agua más vecina a la gran capital, hacia el norte. Allí se han encontrado artefactos líticos de indudable manufactura humana en los centros arqueológicos denominados Chivateros y Cucaracha.

Si el río Chillón posee hoy la primacía, tal no quiere decir que allí se inició la población de la región costera del Perú; tampoco nadie podría negar tal aserto; sin embargo se piensa que esa preeminencia se debió en parte a un elemento fundamental para el hombre de entonces, de actividad estrechamente vinculada a la caza para proveerse de alimentos. Ambos centros arqueológicos de Chivateros y Cucaracha, lo constituyen dos cerros en cuyas cumbres se encuentra muy al alcance del hombre piedra cuarcita, prodigiosamente factible de convertirse por medio de las técnicas más primitivas universalmente practicadas por el hombre —la percusión entre ellas— en los instrumentos indispensables para su actividad: puntas de flechas para ganar sus piezas o raspadores para desollarlas.

Como el hombre del río Chillón, otros hombres, probablemente en épocas posteriores, fueron descendiendo periódicamente —estacionalmente— a la costa por un largo período, al que la arqueología peruana ha dado por nombres Era Primordial o Era Lítica, la que cronológicamente cubre desde los primeros seres que descendieron de las estribaciones andinas hacia la costa, hasta aproximadamente unos 5.800 años en cifras absolutas ó 3.800 antes de Cristo, en cifras relativas.

Las zonas donde se encuentra presencia humana en este período son muchas y se esparcen a lo largo de esa estrecha franja arenosa que se extiende frente al mar peruano, frente al Océano Pacífico, que gracias a la Corriente Peruana presenta condiciones excepcionales para la presencia de las más variadas y abundantes especies marinas. La riqueza ictiológica del mar peruano fue sin duda inconmensurable en esos lejanos tiempos y en ciertas épocas de nuestra historia, ha podido reputarse como el mar más rico del mundo.

El hombre habría tenido entonces, otra razón para poner fin a esas periódicas incursiones a la costa, en las que persiguiendo a sus presas de caza, atraídas por la vegetación que saturaba la zona, se iba familiarizando con el paisaje marino.

The specialists of Peruvian history have set a quite descriptive expression to name these cycles in which men came down towards the flat areas of the coast: winter seasons; seasons, for the temporal nature these had, and winter, because said period corresponded to said season.

We shall never accurately know since when these people ventured into these periodic migrations; neither could we assert at which moment they decided to prolong their sojourn in the coast, that is to say, quit the seasonal habit and settle by the seaside.

The oldest winter season found to this date in the Peruvian coast is located very near Lima's surroundings nearby the mouth of the Chillón River, the closest stream to the great capital city, towards the north. Lithic objects which are undoubtedly hand-made have been found there, in the archeological centers called Chivateros and Cucaracha.

If the Chillón River possesses today primacy, it does not mean that it was there that the population of the Peruvian coast was initiated; neither could anybody deny such an assertion; however it is thought that said pre-eminence was partly due to a fundamental element for the man of that era, since he was closely linked to hunting for the obtention of their food. Both archeological centers, Chivateros and Cucaracha, are constituted by two hills, which tops contain, very much within the reach of man, quartzite rock, which could be prodigiously turned into the indispensable instruments for its activity, thanks to the most primitive techniques universally practiced by man, percussion among them: arrow heads to earn their trophies or scraping knives to skin them.

Like the man of the Chillón River, other men, probably later, started periodically — seasonally — to come down to the coast for a long period, which period the Peruvian archeology has called Premeval Age or Lithic Age. This period chronologically goes from the first beings who came down from the Andean foothills towards the coast, until about some 5,800 years in absolute figures or 3,800 before Christ, in relative figures.

The areas in which human presence is found during this period are many and they spread along said narrow sandy fringe stretching in front of the Peruvian sea, in front of the Pacific Ocean, which thanks to the Peruvian current has exceptional conditions for the presence of the most varied and abundant sea species. The ichthyological wealth of the Peruvian sea was doubtlessly unmeasurable in said remote ages and in certain eras of our history, it was reputed to be the richest sea in the world.

Man had then another reason to end his periodic incursions to the coast, where, running after his quarry, attracted by the vegetation saturating the area, he gradually became more familiar with the sea landscape.



Sirena representada en piedra que sostiene un pez en la mano.

Stone-carving of a mermaid with a fish in her hand.

En algún momento aquel hombre cazador y recolector, descubriría que esa enorme masa líquida, ese mar peruano que mira al Océano más grande del mundo, también le brindaba alimento; porque ese mar, gracias a un extraordinario ciclo biológico que se iniciaba en especies muy pequeñas que a su vez procedían de micro-organismos animales o vegetales, engendraba una diversa y abundante variedad de especies marinas.

Los minúsculos organismos de origen animal, denominados zoo-plankton, y de origen vegetal, denominados fitoplankton, o plankton en general, vienen en enormes cantidades arrastrados por la Corriente Peruana; de ellas se alimentan las más pequeñas especies, que en prolongado proceso —el pez grande se come al pez pequeño— dan origen a las mayores, hasta culminar en el ser animal más grande del mundo, las ballenas, las que no estuvieron ausentes en épocas muy remotas.

Ese primitivo hombre peruano, visitante eventual de la costa en determinadas épocas del año, debió acercarse en algún momento al mar. Podemos imaginarlo, frente a él, en la primera impresión de asombro. Ese hombre que no conocía sino las *cochas* andinas, a las que su vista abarcaba en su totalidad o las corrientes fluviales, de pronto se topa con lo inconmensurable, y atisba el infinito hasta donde, constata, llega esa enorme masa de agua. Asombro y respeto debió producirle. Una desmesurada sensación de pequeñez hubo de apoderarse de aquel ser. El cielo también lo había descubierto enorme, pero inmóvil y tan sólo el temor se había apoderado de él, algunas veces cuando derramaba abundantes cantidades de agua, o cuando en medio de gran luminosidad y sonoridad, se desgarraba en fulguraciones azules. Ahora era otra inmensidad, aparentemente calma a la distancia, y en perpetuo movimiento ondulante en las cercanías a la tierra. El hombre había “descubierto” el mar; toda una nueva visión había venido a enriquecer su mundo; cautivado no se internaría en él sino mucho tiempo más tarde, mas desde entonces, su vinculación a él se tornaría duradera.

Esa permanencia debió ocurrir cuando el hombre que hacía muchos años —sin duda siglos— se había venido “descolgado” de los macizos andinos, ya había realizado los primeros intentos de acercarse cada vez más a la inmensa masa líquida.



Típico huaco pictórico Mochica. La balsa de totora zoomorfozada conduce a un pescador.

Typical Mochica marine art. A zoomorphic totora raft carrying a fisherman.

Anytime said hunter and collector had to discover that said huge liquid mass, said Peruvian sea, which looks at the largest ocean in the world, also gave him food; because said sea, thanks to an extraordinary biological cycle that began with very small species which at the same time came from animal or vegetal micro-organisms, produced a diverse and abundant variety of sea species.

The tiny animal organisms, called phyto-plankton, or just plankton, come in huge quantities swept away by the Peruvian current; these constitute the food of the smallest species, which after a long cycle — the big fish eats the small one — give rise to larger species, until they become the largest animal in the world, the whale, which was not absent in the very remote eras.

Said primitive Peruvian man, eventual visitor of the coast at certain periods of the year, must have approached the sea at any moment. We can imagine him, in front of it, on his first impression of astonishment. Said man who only knew the Andean Lakes (Cochas), which he could entirely get sight of, or the rivers, suddenly came across the unmeasurable, observes infinity at which he realized that said enormous mass of water arrived. He must have felt astonishment and respect. He must have started to feel an unbounded sensation of smallness. He has also discovered the enormous sky, but motionless and had only felt fear, sometimes when it poured large amounts of water, or when in the middle of great luminosity and sonorousness it broke in blue fulgurations. But this was another immensity, apparently calm if watched from the distance, and with a perpetual wavy movement close to land. Man had “discovered” the sea; a whole new vision had enriched its world; captivated by it, he only entered it long after, but from that moment, he remained permanently linked to it.

Said stay must have occurred when the man, who for man years — undoubtedly centuries — had been “rushing down” the Andean mountain mass, had already made the first attempts to approach more and more the huge liquid mass.



Representación Chimú de un congrejo muy estilizado; probablemente personaje mitológico.

Chimú artwork of a stylized crab, probably a mythological personage.

EL HOMBRE MARISCADOR

Una vez familiarizado con el océano, debió en algún momento iniciar tímidas incursiones hacia él. Tal vez en algún momento urgido por el hambre, se aventuraría a desprender de las rocas más próximas algunas especies que adheridas a ellas, se le ofrecían al alcance de sus manos, abriéndole nuevas perspectivas para enriquecer su dieta alimenticia. No desecharía —qué duda cabe— sus otras ocupaciones de cazador y recolector, pero a ellas había añadido una nueva, la de “mariscador”.

Si bien la forma como el hombre alcanzó a convertirse en mariscador, no podrá nunca ser conocida en exactitud, es incuestionable que se alimentó de estas especies. Su propia contextura pues son recubiertas comúnmente por una concha calcárea, permite que sus restos hayan pervivido, luego de que el hombre primitivo ingiriera el cuerpo blando de ellas.

El hombre, asentado ya en la costa, consumió grandes cantidades de mariscos; la prueba irrefutable está en la gran cantidad de **conchales** que se pueden ubicar y de hecho se han ubicado a lo largo del litoral peruano. Se ha podido comprobar, que aquel hombre, cuidadoso sin duda de su entorno, arrojaba el recubrimiento calcáreo de las especies que consumía, en sitios fijos; así se originaron inmensos “conchales” que en el paisaje costero peruano aparecen muchas veces como diminutas colinas u oteros, pero que bajo el ojo conocedor de los arqueólogos y procediéndose a la excavación, descubren millones de estas piezas.

Así los “conchales” han sido los primeros vestigios que el hombre primitivo nos legó para que sirvieran de testimonio de sus más remotos vínculos con el mar.

Cerca de Lima, a unos 270 kms. al sur, en las inmediaciones de Paracas, península rodeada por un arenal que se reputa como uno de los más secos del mundo, se hallaron restos que confirman la presencia de un Hombre que hace unos 8.830 años ya usaba redes de malla cuadrangular para pescar e incluía en su dieta mariscos.

Más cerca de Lima, pero siempre hacia el sur, en la localidad de Chilca, numerosos restos arqueológicos han permitido reconstruir la vida de los antiguos habitantes, gracias al hallazgo de abundantes conchales. La cantidad de restos encontrados han facultado afirmar que llegaron a conocer el cultivo de ciertas plantas (el pallar entre ellas), pero que basaron su alimentación fundamentalmente en productos del mar; fueron recolectores —grandes recolectores— de mariscos y también pescadores, como lo atestiguan los restos de anzuelos y cordeles hallados en estas localidades.

Sin duda, el mayor volumen de su alimentación la extrajeron del mar, como lo comprueban los restos de diversos pescados incorporados en su dieta; también la presencia de huesos de pelícanos y gaviotas (aves marinas), como restos óseos de lobos de mar, certifican su vinculación con el medio marino. Más aún, también se han hallado restos de costillares de ballenas, que eran utilizados como grandes vigas para sus precarias viviendas. ¿Cómo llegaron a utilizar al gran cetáceo? La respuesta no es unánime entre los estudiosos: para unos el hombre llegó a cazarlos; para otros sólo los utilizó cuando el mar los varaba; entonces aprovechaba todo lo que podía del animal más enorme de la creación.



Huaco Mochica, con representación escultórica de un cangrejo y pictórica de peces.

Mochica pottery with sculpted crab and painted fish.

SHELLFISHERMAN

Once he was familiarized with the ocean, he must have at some point initiated timid incursions towards it. Perhaps urged by hunger, he ventured to remove species stuck on the closest rocks within his reach, opening new perspectives for the enrichment of his food diet. Obviously he did not discard his other occupations of hunting and collecting, but added one to them, that of “shellfisherman”.

Although we shall never accurately know the way in which this man became a shellfisherman, it is unquestionable that he fed himself with this species. Their own texture — they are commonly covered with a calcareous shell — allowed the survival of their remains, after the primitives had eaten their soft part.

The man, already settled in the coast, consumed large amounts of shellfish; conclusive evidence is the great quantity of **shell fields** that may be found and which have definitely been found along the Peruvian litoral. It has been proved that said man, undoubtedly careful of his environment, threw in fixed places the calcareous cover of the species he consumed; this is how the huge “shell fields” that appear in the Peruvian coast landscape as small hills of hillocks were originated, but in which under the expert eye of archaeologists and by carrying out excavations, millions of these pieces are discovered.

In this way, the “shell fields” have been the first vestiges that the primitive man has bequeathed us so that these may serve as testimony of his most remote links with the sea.

Close to Lima, at about 270km to the south, nearby Paracas, a peninsula surrounded by a large expanse of sand which is known to be as one of the driest in the world, archaeological findings confirmed the presence of a man who 8,830 years ago, who already used quadrangular dragnets to fish and also included shellfish in his diet.

Closer to Lima, but always to the south, in Chilca, numerous archaeological remains have permitted us to reconstruct the life of the old inhabitants, thanks to this finding of shell fields. The amount of remains found allow us to say that they also knew about cultivation of certain plants (“pallar”, a sort of bean, among them), but that they based their basic diet on seafood; they were collectors — of shellfish and also fishermen, as can be verified with the remains of hooks and lines found in these areas.

Undoubtedly, they obtained from the sea the largest volume of their food, as it can be verified by the remains of several fish included in their diet; the presence of pelican and seagull bones (sea birds) as well as of sea wolf bones also certifies their relation to the sea environment. There have also been found remains of whale ribs, which were used as large beams for their precarious houses. How did they manage to use said great cetacean? The answer is not unanimous among experts: for some, men managed to hunt it; for others he only used them when the sea launched them; and it was then that he took advantage of as much as he could of the largest animal of the creation.



Cangrejera o instrumento para la pesca de cangrejos, de una antigüedad de 280 más o menos A.C.

Crab-fishing instrument, circa 280 B.C.

Localidad que ocupa lugar destacado en los estudios del antiguo Perú es Huaca Prieta, cerca al mar, próxima a la desembocadura del río Chicama. Allí en los enormes basurales de la zona, realizó investigaciones un ilustre peruanista, Junius Bird, Director del Departamento de Arqueología del Museo de Nueva York.

El buen ojo avisador del estudioso, le hizo intuir que aquellos montículos, aparentemente naturales, no eran tales, sino obra del hombre, en los que había acumulado durante larguísimo tiempo, los residuos de su cotidiano hacer. Bird puso al descubierto, luego de prolongada tarea, uno de los hallazgos más significativos del período denominado en la arqueología peruana Epoca Pre-cerámica o de Agricultura incipiente, que se extiende en el tiempo de 3.800 hasta 1.200 años A.C.

El hombre que nos dejó tales acumulaciones, había vivido allí hace unos 4.500 años, alimentándose fundamentalmente de los productos del mar. Restos de mariscos y de huesos de lobos de mar, así como de peces y aves marinas lo atestiguan.

Mas hemos mencionado a este yacimiento, reconociéndole un lugar de honor en nuestra arqueología; ello así es, y en especial por su extraordinaria relación con el mar. ¿De dónde proviene? El calificativo lo tiene bien merecido por el hallazgo fuera de lo común de un aparejo de pesca de características muy singulares. Lo conformaba una red unida a varios "mates" (voz de origen quechua que designa a las calabazas) que cumplían en ella función de flotadores; a más de dichos mates unidos a la red por finos cordelillos, iban pequeñas piedras perforadas que sujetadas a ella a su vez cumplían función de pesas. Red, flotadores, pesas: he allí un equipo completo de pesca de indiscutible uso marítimo.

Se puede ante otras eventuales apariciones de redes, dudar de su uso para faena de pesca. Ninguna duda queda de la función de dicha red. Testimonios posteriores (por ejemplo de la cultura Nasca) nos lo demuestran, que los antiguos peruanos usaron redes también como bolsas y en veces para sujetarse los cabellos (como lo testimonian los huacos de la misma cultura Nasca) pero la red de Huaca Prieta es inobjetable.

Queda la interrogante de cómo usaron esos extraordinarios aparejos de pesca, si tan sólo tendiéndolos hacia el mar desde las orillas o si internándose en él haciendo uso de embarcaciones aunque fueran precarias.

Para su época se puede sostener que hasta entonces, en nuestro territorio pocos hombres habían estado tan vinculados al mar como los de Huaca Prieta, que no habiendo alcanzado el conocimiento de la cerámica, se limitaban a soasar la carne, expuesta directamente al fuego.

This region occupies a very important place in the studies of ancient Peru in Huaca Prieta, close to the sea, near the mouth of the Chicama river. Illustrious Peruvianist, Junius Bird, Director of the Department of Archaeology of the New York Museum, carried out a research there, in the huge garbage dumps of the area.

His expert eye, made him intuit that said apparently natural heaps were not so, they were man-made, man had accumulated there, for a very long time, the wastes of his daily life. After a prolonged job, Bird revealed one of the most significant findings of the period called in Peruvian archaeology "Pre-Ceramics" or of "Incipient Agriculture", which goes from 3,800 to 1,200 before Christ.

The man who left us said heaps had already lived there about 4,500 years before, basically feeding himself with sea products. Remains of shellfish and sea wolf bones, as well as of fish and sea birds can certify this.

We have mentioned this location and assigned it a place of honor in our archaeology; this is thus, particularly due to its extraordinary relationship with the sea. Where does it come from? It quite rightly deserves this classification thanks to the unusual fishing tackle found there. It has rather special characteristics, composed by a net joined to several "mates" (original quechua word for pumpkins). These "mates" served as floats; in addition to these mates, which were tied to the net by thin ropes, there were small pierced stones which attached to the net served as weights. Net, floats, weights: a complete fishing equipment of indisputable marine usage.

Other nets have eventually appeared, but it may be doubted whether they were used for fishing, but there is no doubt as to the function of said net. Later testimonies (for instance the Nazca Culture), but the net used in Huaca Prieta is indisputable.

Now, we still do not know how they used these extraordinary fishing tackles, whether they just spread them towards the sea from the shore or if they entered the sea in precarious crafts.

It can be maintained that as to their era, few men were so linked to the ocean as the men of Huaca Prieta, in our territory, who, not having learned about ceramics, limited themselves to lightly roast the meat directly on flame.



Huaco Mochica, en cuya superficie luce pintado un pez provisto de pies.

Mochica pottery bearing painting of fish with feet.

Evidentemente se puede afirmar, sin pretender rayar en el exclusivismo alimenticio de los frutos del mar, que los hombres que habitaron desde miles de años por primera vez nuestra costa, lenta pero seguramente fueron incorporando a su dieta alimenticia productos del mar. Respecto a peces, las evidencias no son las de mayor data, lo que es lógico por cuanto los restos de pescados son de consistencia mucho más deleznable que otros recursos marinos que supo aprovechar el hombre.

Sin duda, debemos también señalar que tan pronto el hombre fue dominando la agricultura, la proporción que el pescado ocupaba en su dieta fue disminuyendo; esos pescados fueron muy diversos, así se sabe que consumieron anchovetas, cazón, congrio, corvina, guitarra, pejerrey, raya, robalo y muchas otras variedades.

La estratigrafía hace pensar que el lobo de mar fue el primer producto marino consumido por el hombre costeño. A favor de esta tesis abona el hecho de encontrarse huesos de estas especies en los estratos más profundos y el que por épocas estas especies se desplazaban a tierra, facilitando su captura por aquellos primitivos cazadores costeños.

Los mariscos se encontraron en cantidades incalculables y por los porcentajes de especies hallados, es factible concluir que el choro tuvo el mayor consumo, probablemente por la facilidad con que puede ser recogido, lo que no ocurre con otras especies.

Entre las aves marinas, cuya abundancia relacionada sin duda también con la gran afluencia de peces en época de pesca tan limitada, debió ser descomunal, consumieron en mayor cantidad, según se desprende de los hallazgos en los extensos basurales costeños los pelícanos, los guanayes y las gaviotas.

Aunque en menores proporciones, es dable afirmar que la carne de ballena, al parecer en forma bastante casual, formaba parte del régimen alimenticio del antiguo poblador de la costa peruana.



LAS ALTAS CULTURAS Y EL MAR

En el desarrollo histórico del Perú Autóctono, Pre-hispánico o Pre-colombino, se reconoce que en torno a los años de 1.200 a 800 antes de Cristo, el hombre alcanza el conocimiento de la cerámica. Debe entenderse sin embargo, que en la amplitud y la complejidad heterogénea de nuestro territorio, los procesos de una a otra etapa no se dieron en estricta sucesión; en algunas zonas la cerámica, por ejemplo, hace su aparición con bastante anterioridad que en otras; así pues, los límites cronológicos entre un período y otro no se podrán nunca señalar en cifras absolutas que tengan valor para toda la extensión de nuestro territorio.

Es conveniente tomar en cuenta lo que venimos diciendo, para muchos aspectos que hemos de tocar a partir de las Altas Culturas, y aplicable también a lo que hemos expuesto en las páginas precedentes. Piense el lector que vamos a hablar, por ejemplo, del "caballito de totora"; mas nunca podremos decir cuándo apareció; si cuando lo encontramos ya, pero como es —qué duda cabe— de un material deleznable que un prolongado contacto con el agua del mar deteriora, los más remotos testimonios que de él tenemos, se nos ofrecen en los ceramios, donde el antiguo hombre peruano lo plasmó a menudo con bastante fidelidad, mas siempre con afán artístico que en veces alcanzó altísimo grado de excelencia.

Without saying that these people were exclusively fed on sea products, it can obviously be asserted that the men who for the first time inhabited our coast for thousands of years, slowly but safely incorporated sea products into their diet. With respect to fish, its evidence is not so ancient. This is logical since fish remains are less consistent than those of other sea resources which the men knew how to dispose of.

Undoubtedly, we must also point out that as soon as man started to dominate agriculture, the proportion of fish in his diet became less; said fish were very diverse, it is known that they consumed anchovies, small sharks, conger eel, corvina, guitarra, atherine, ray, sea bass and many other varieties.

Stratigraphy makes us think that the sea wolf was the first sea product consumed by the man of the coast. The fact that there were bones of these species found in the deepest fishbeds and the fact that these species periodically moved to land making their capture easier for the hunters of the coast, support this thesis.

Incalculable amounts of shellfish have been found, and thanks to the percentages of species discovered, it may be concluded that he mostly consumed muscles, probably because these can be easily collected, which does not happen with other species.

Among the sea birds they consumed in greater quantities, according to the findings of the large garbage dumps of the coast, were pelicans, guano sea birds and seagulls, must have been extremely abundant, due to the great number of fish at a time that fishing was limited.

It may be asserted that the meat of whale, although in lower proportions and seemingly in a casual manner, formed part of the food regime of the ancient inhabitant of the Peruvian coast.

Los mochicas fueron particularmente afectos a la representación de los crustáceos. Entre ellos tuvieron predilección por los cangrejos. Muchos estudiosos explican esta inclinación por motivos mitológicos.

The Mochicas were particularly fond of depicting shellfish, especially the crab, which it is thought to be due to mythological reasons.



ADVANCED CULTURES AND THE SEA

It is recognized in the historical development of the Autochthonous, Pre-Hispanic or Pre-Columbian Peru, that man got to know ceramics around 1200 to 800 years before Christ. However, it should be understood that due to the extended and heterogeneous complexity of our territory, the processes from one stage to another did not strictly follow each other. In some areas ceramics, for example, appeared well before than in others; thus, the chronological limits between one period and the other cannot be set with fixed dates applicable throughout our entire territory.

It is important to bear in mind the above statement because it applies to several aspects that we will deal with once we start to discuss Advanced Cultures, and also to what we have discussed in the preceding pages. You must think that we will speak, for example, of the "Cattail boat", but we cannot tell you when it appeared, as it is made of a crumbly material that sea water deteriorates if used for a long period. So we find the oldest evidence in pottery where this figure has frequently been faithfully depicted with an artistic enthusiasm which has sometimes reached a very high degree of excellence.

Hacia el año 1,000 antes de Cristo — ¡hace tres milenios! — aparece la Alta Cultura entre nosotros. El desarrollo de las disciplinas arqueológicas ha ido con el tiempo, gracias al trabajo de campo (las excavaciones) y la preocupación académica, desarrollando una sistemática periodificación que nos permite hoy acceder a su conocimiento con mayor facilidad.

A partir de la Alta Cultura, se reconoce en el mundo andino autóctono, la existencia de tres horizontes que separan las etapas del desarrollo pre-hispánico en el Perú: el de Chavín o formativo, el de Tiahuanaco y el del Incario.

El horizonte más antiguo es el Chavín, aunque tuvo una menor expansión que los siguientes; el horizonte Tiahuanaco o Intermedio, fue mayor que el Chavín pero menor que el Incaico. Geográficamente debemos señalar que los horizontes tuvieron sus núcleos de irradiación a partir de centros serranos y que las culturas que se originaron y alcanzaron algún desarrollo en la costa, nunca llegaron a influir en grandes áreas; en otros términos, ninguna cultura típicamente costeña alcanzó a formar un horizonte.

Mas, ¿cómo podríamos definir el término horizonte? Nos remitimos a expresiones del distinguido arqueólogo peruano Federico Kauffmann Doig que manifiesta: "El término horizonte. . . indica la presencia de un estilo cultural, o un complejo cultural, a través de un área de difusión considerable"; es decir, recibe la denominación de horizonte, aquella cultura que irradió por una considerable extensión del territorio andino o que — en otros términos — se difundió por una parte bastante amplia del territorio actual del Perú, lo que explicaría el que algunos llamen a estas culturas (u horizontes) pan-peruanos, con lo que se quiere mencionar que se extendieron por todo el territorio actual del Perú. La expresión no debería tomarse con sumo grado de exactitud porque no fue así; por un lado, entonces ninguna de las **cultura horizonte** llegó a expandirse por el territorio de la actual selva peruana; tampoco se puede afirmar que los tres horizontes ocuparon de igual manera todo el actual Perú costeño y serrano.

¿Cómo fue el desarrollo de las culturas que han florecido en nuestro territorio a partir de lo que llamamos "alta cultura"? En breve síntesis podemos decir que fue Chavín la primera cultura que alcanzó un progreso notable; donde el maíz cobró importancia en la base alimenticia; y la papa, la yuca, la quinua, otras especies alimenticias, fueron cultivadas eficientemente.

Con Chavín la alfarería se perfecciona y se convierte en elemento significativo para el estudio del antiguo Perú, pues como dice el distinguido antropólogo Fernando Silva Santisteban, "la cerámica tiene capital importancia en la arqueología peruana, ya que al expresar una multiplicidad de variantes en sus formas y decoraciones, se constituye en el auxiliar más valioso para determinar la sucesión y las influencias de las distintas manifestaciones y relaciones culturales".

Junto a la agricultura y la alfarería, con Chavín es considerable el avance de la metalurgia y la arquitectura; por otra parte "hay preocupación honda por un mundo espiritual determinado, que parece girar en torno al felino".

Los trabajos en piedra y cerámica que se extienden por un amplio espacio del territorio peruano conteniendo "motivos" representativos del estilo Chavín, son prueba de la sobresaliente difusión que en su tiempo y para su tiempo, alcanzó esta cultura.

Como no hay una brusca disolución de lo Chavín, sino una lenta desrealización de sus motivos, para el período final de su influencia se habla de Chavinoide, queriéndose significar con ello, que los motivos se mantienen aún, pero que lentamente van desapareciendo.

En su lugar aparecen por regiones manifestaciones peculiares, propias; las comarcas se han independizado de "lo Chavín", razón por la que a esta etapa se le llama de la emancipación regional. Otros lo han llamado período clásico, por la excelencia que para entonces alcanzaron las expresiones artísticas de estas culturas. De "lo Chavín" nada queda, a diferencia de la época anterior en que, tal es el caso de Paracas, todavía se pueden reconocer elementos del primer horizonte.

Hacia 900 después de Cristo se evidencia un nuevo estilo cuya fuente de difusión fluye desde la región sureste de nuestro territorio y llega a extenderse por casi toda la costa y sierra actuales peruanas. Se le llama Horizonte Tiahuanaco y algunos arqueólogos sostienen que la expansión en nuestro territorio de lo Tiahuanaco parte de Huari, en el departamento de Ayacucho.

En la misma forma como el horizonte Chavín empezó a disgregarse, el estilo Tiahuanaco se va perdiendo totalmente en torno al siglo XII; la semejanza con el fenómeno post-Chavín es marcada: renacen los regionalismos ya desligados de la tutela de lo Tiahuanaco y por zonas luchan diversos grupos entre sí hasta que

The Advanced Culture appeared in our country around the year 1,000 B.C. — three millennia ago. Through time, archaeology, thanks to field work (excavations) and to the academic concern, has classified it by periods, which now permits us to study it easily.

As from the Advanced Culture, the existence of three horizons which separate the stages of the Pre-Hispanic, Chavin or Formative, the Tiahuanaco and the Inca Culture is recognized in the autochthonous Andean Peru.

The oldest horizon is Chavin, although it did not expand as much as the Tiahuanaco or Intermediate horizon which extended more than Chavin but less than the Incas horizon. Geographically, we must point out that the horizons had their radiation nuclei in the "Sierra" and that the cultures which originated and had a relative development on the Coast never exerted any influence on large areas. In other words, none of the Coast cultures ever formed a horizon.

But, how could we define the term horizon? To do it, we must refer to definitions of the distinguished Peruvian archaeological Frederico Kauffmann Doig, who stated "The term horizon... reveals the presence of a cultural style, or a cultural complex, through an area of a considerable diffusion"; that is, the name horizon is given to that certain culture which radiated throughout a considerable area of the Andean territory or that — in other words — spread throughout a quite broad area of the current Peruvian territory. This would explain the name given to these cultures (or horizons) by some people: "Pan-Peruvian", with which they try to say that they spread throughout the current territory of Peru. This statement should not be understood literally, because things were not that way. On the one hand, none of the **horizon cultures** spread to the current territory of the Peruvian jungle. It can neither be stated that the three horizons occupied in the same way the entire current territory of the Coast and Sierra.

How did the cultures which flourished in our country as from the so-called "Advanced Culture" develop? In brief, we can say that Chavin was the first culture which attained a remarkable progress: Corn became an important nourishing element, and the potatoes, the yuca, the quinoa, other nourishing products, were efficiently cultivated.

Chavin brought pottery to perfection and converted it into a significant element for the study of the ancient Peruvian cultures because, as stated by the distinguished anthropologist Fernando Silva Santisteban, "ceramics has a capital importance in Peruvian archaeology since, by offering such a wide variety as to form and decoration, it becomes the most valuable help to determine the succession and influences of the different cultural expressions and relationships".

Together with agriculture and pottery, Chavin considerably developed metallurgy and architecture. Besides, "there is a deep concern for a certain spiritual world which seems to have the feline as its center."

The stone and **clay works** with Chavin "motifs" spread throughout a large area of the Peruvian territory constitute evidence of the outstanding diffusion that this culture had in its day.

In view that there was no abrupt dissolution of Chavin but rather a slow disappearance of its motifs, its final period of influence is called "chavinoide", which means that the Chavin motifs were still maintained but were slowly disappearing.

In place of it, peculiar and characteristic elements appeared by regions. The regions became independent of the "Chavin style" and for this reason this stage is called "regional emancipation". Others have called it "classic period" due to the excellence of the artistic works of these cultures. Nothing remained of "Chavin", unlike former times when, as in the case of Paracas, it was still possible to recognize elements of the first horizon.

A new style which spread from the Southeastern region of our country to almost all the current Peruvian Coast and Sierra appears around the year 900 A.D. It is called "Tiahuanaco Horizon" and some archaeologists state that the diffusion of Tiahuanaco in our territory started in Huari, department of Ayacucho.

Just like the Chavin horizon started to disintegrate, the Tiahuanaco style began to disappear around the 12th century. The similarity with the post-Chavin period is marked. The regional developments, free of the Tiahuanaco guidance, reappeared and, by zones, several groups started to fight amongst each other and the winner exerted its influence to form confederations. The most outstanding case is Chimú.

triumfante, alguno impuso su predominio señorial dando origen al surgimiento de confederaciones; el caso más resaltante es el de Chimú.

De este período, por su aproximación al momento de la Conquista tenemos ya algunas referencias legendarias. Los estudiosos han llamado a este período Segunda Emancipación Regional, aunque algunos le llaman período urbanístico por las grandes ciudades que lo caracterizan (tal Chan Chan, reputada para su época como la ciudad más grande del mundo) o período de los señoríos, por el tipo de forma política que adquirió su sistema gubernativo.

Muchas fueron las tribus que se independizaron de Tiahuanaco y que avanzaron hacia formas de Estados Regionales. El más mencionado de todos es el Reino Chimú, mas no fue el único; al lado de aquel tuvimos el de Cuzmanco, que alcanzó a dominar al de Huamachuco; el de Chancay, que tan abundantes muestras de su cerámica nos ha dejado; el de Chincha, que se extendió sobre los territorios que anteriormente había ocupado la cultura del período Clásico Nasca; el de los Huancas, en la zona del valle del Mantaro; de los Pocras, en la zona actual de Ayacucho; el de los Chancas, sobre el río Pampas cuando afluye hacia el Apurímac; más al sur, allí donde había sido más vigorosa la presencia Tiahuanaco, al decaer ésta, aparecen estados menores como el de los Collas o los Lupacas.

En el valle del río Vilcanota, se desarrolla también en este período el señorío del Cusco, que sin duda recogía viejas herencias culturales desde la época de la muy anterior cultura Chanapata. En un prolongado proceso de expansión, los señores del Cusco llegarán a dominar a todos los señoríos, configurando el tercer Horizonte pan-peruano, no sin antes, convertidos ya en los Incas, haber doblegado a pueblos tan vigorosamente aguerridos como los Chancas, o que habían alcanzado un muy elevado grado de desarrollo cultural, como los Chimú.

Lo Inca constituye el último horizonte cultural en el Perú Autóctono; crearon el Imperio más extraordinario surgido hasta entonces en todo el mundo al sur de la línea ecuatorial. El poderoso Imperio del Tahuantinsuyo, vería quebrantado su desarrollo por el proceso conquistador expansivo europeo que llegaría a estas tierras en los inicios de la tercera década del siglo XVI.

Due to its closeness to the Conquest, we have some legendary references to this period. Specialists have called this period "Second Regional Emancipation", although some call it "urban period" due to the large cities which characterize it (such as Chan-Chan, known as the largest city in the world in its day) or "period of Lordships" for the political style of its governmental system.

Several tribes became independent from Tiahuanaco and adopted a system of Regional States. The most common one is Chimú, although this was not the only one. The Cuzmanco Kingdom, for instance, even dominated Huamachuco; Chancay, which has left us abundant pottery; Chincha, which spread over the territories which had been formerly occupied by the Classic Nasca Period; Huancas, in the area of the Mantaro Valley; Pocras, in the current area of Ayacucho; Chancas, on the Pampas river where it flows into Apurímac. Less important states, like Collas or Lupacas, appeared further south, where the presence of Tiahuanaco had been more deeply rooted but had declined.

The Cuzco lordship, which undoubtedly received old cultural legacies which dated back to the old Chanapata culture, also developed during this period in the Vilcanota valley. During a long expansion period, the lords of Cuzco succeeded in ruling all the lordships, thus creating the third Pan-Peruvian horizon, but not before subduing, when they had already become Incas, peoples as experienced as the Chancas, or peoples which achieved a very high degree of cultural development, like Chimú.

The Incas were the last cultural horizon of Autochthonous Peru. They created the most extraordinary empire which had ever existed in the world to the south of the Equatorial line. The development of the powerful Tahuantinsuyo Empire was cut short by the European conquest which began in our country at the beginning of the third decade of the 16th century.



En la representación escultórica y pictórica, los Nasca destacaron notablemente. Esta orca o tiburón es testimonio de ello.

The Nascas were notable artists of marine life as shown by this killer-whale or shark.



Representación escultórica de un pez de cola que se enrosca; Nasca.

Sculpture of a twisted fishtail, Nasca art.



Hermoso huaco, representando un pescador con moño y redcilla, distintivo frecuente en las expresiones escultóricas y pictóricas Nasca.

Beautiful Nasca pottery showing a fisherman with a topknot and net, frequently shown in fish art and sculpture.

¿Desde cuándo el hombre peruano se "hizo" a la mar?

Sin duda, la pregunta es imposible de contestarse con exactitud. El "desde cuándo", queda en el misterio; sí sabemos, que nuestras gentes para asombro del conquistador europeo habían alcanzado el más alto desarrollo y dominio en esta materia, que pueblo alguno hubiera logrado en el Nuevo Mundo.

Hay discrepancias respecto desde cuándo el hombre se internó en el mar. Para algunos no fue de ninguna manera antes del período pre-cerámico; otros piensan que sí, que ya antes el hombre se internaba con sus redes en busca de la buena y beneficiosa pesca. En todo caso, la aparición de las embarcaciones no debió ser simultánea en toda la costa peruana y debió estar condicionada al material con la que fueron elaboradas. Arduo resulta aclarar este tema por cuanto la consistencia de los diversos materiales con que fueron hechas, no permite encontrarlas en los yacimientos arqueológicos sino muy excepcionalmente.

When did Peruvian men "venture to the sea"?

Undoubtedly, it is impossible to answer this question accurately. "When" is a mystery. What we do know is that our people, to the astonishment of the European conquerors, had attained the highest degree of development and knowledge in this field ever attained in the new world.

There are discrepancies as to the date on which man ventured to the sea. For some, it was not before the pre-ceramics period; others think that it occurred before, in his quest for a good and beneficial catch. In any case, the vessels did not appear simultaneously throughout the Peruvian coast and the "appearance" should have been conditioned upon the material they were made of. It is difficult to make this point clear since vessels are rarely found in archaeological sites due to the type of materials they were made of.



Representación Chimú de dos navegantes sobre una balsa. La base luce también motivos marinos.

Chimú art depicting two sailors on a raft. The base also has marine motifs.

TIPOS DE EMBARCACIONES: LA Balsa DE TRONCOS

Son cuatro los tipos de embarcaciones que supieron construir los antiguos peruanos, tipos de balsas, como las ha llamado Hermann Buse; ellas fueron: de troncos, de totora, de calabazas y de odres o pellejos inflados.

La balsa de troncos debió ser la más antigua y haber evolucionado a partir del simple leño que sirviera inicialmente como suerte de flotador.

La balsa descrita por el cronista Jerez y que el copista Juan de Sámano en su calidad de secretario de la Corte transcribió, debe considerarse como perteneciente a este tipo. El lector ya la conoce porque la hemos reseñado en los párrafos iniciales.

Estas balsas eran de un número impar de troncos, siendo el del centro de tamaño mayor que los laterales. La madera que usaban, según descripción de Garcilaso en sus **Comentarios Reales**, Libro III, Capítulo XVI, era "delgada como el muslo, liviana como la higuera", y el Inca ordenaba la trajesen de la provincia de Quito, pues era la mejor para estos menesteres. Continúa nuestro cronista en los siguientes términos:

"Hacían della balsas grandes y chicas, de cinco o de siete palos largos, atados unos con otros: el de en medio era más largo que todos los otros; los primeros colaterales eran menos largos, luego los segundos eran más cortos, porque así cortasen mejor el agua, que no la frente toda pareja y la misma forma tenían a la popa que a la proa".

Esta descripción de Garcilaso que probablemente llegó a verlas, se encuentra repetida en numerosos otros textos de cronistas; algunos como López de Gómara, en su notable **Historia General de los Indios**, reseñaron muy bien este tipo de embarcación, sin duda a partir de numerosas noticias pues sabemos que no estuvo en el Perú; pero su información fue muy verídica, porque en el cotejo con otras fuentes siempre podemos comprobar que dice verdad. Por ser versión muy gráfica la reproducimos en el fragmento más significativo:

TYPES OF VESSELS : TRUNK RAFTS

The men of ancient Peru knew how to build four types of vessels or rafts, as called by Hermann Buse. These were: trunk rafts, cattail rafts, pumpkin rafts and inflated skin rafts.

The trunk raft should have been the oldest one and should have evolved from the simple log which was originally used to float.

The raft described by chronicler Jerez and that copyist Juan de Samano, as Court Secretary, transcribed, must be considered to belong to this category. The reader has already heard of it because we have described it in the first paragraph.

Said rafts were made of an odd number of logs and the one of the center was larger than those of the sides. The wood they used, according to the description of Garcilaso in his book "Comentarios Reales" (Royal Comments), Book III, Chapter XVI, was "as thin as the thigh and as light as a fig tree", and the Inca ordered his people to bring it from the province of Quito because it was the best one for this purpose. Our chronicler goes on saying:

"They used to construct big and little rafts, made of five or seven long logs bound to each other; the center log was longer than the rest; the first side logs were shorter than the center log; the second ones were even shorter in order to cut through the water better; the prow and the stern had the same shape".

The description made by Garcilaso who probably saw them has been repeated in several chronicles. Some chroniclers, like López de Gómara, in his remarkable "Historia General de los Indios" (General History of the Indians) made a good description of this type of vessel, undoubtedly based on information received because we know that he never visited Peru. However, his information is veracious because when we have compared it with other sources, we have always verified that he tells the truth. As it is a very graphic version we will hereinafter transcribe a significant passage:

“Están las balsas hechas de cinco, siete y nueve vigas largas y ligeras, de forma de la mano de un hombre, porque la madera de en medio es más larga que las otras por ambos lados, y cada una de las otras es más corta cuando más al extremo están. Van llanas y atadas, y es corriente navegar en ellas”.

“Y es corriente navegar en ellas”, dice López de Gómara, que no las vió; el cronista Agustín de Zárate, que sí las vió, las describe muy semejantes; lo que ambos no hubieran podido prever es que este tipo de embarcación subsistiera durante tanto tiempo tan parecida a la que detallaron. Tal afirmación se puede comprobar al leer la **Relación Histórica del Viaje a la América Meridional**, escrita por Jorge Juan y Antonio de Ulloa, y que se imprimiera en Madrid el año 1748, en la que relatan el viaje que realizaron a la América del Sur, acompañando a la expedición francesa de La Condamine. Para 1736 ambos estuvieron por estas tierras, observando y aprendiendo del contacto personal con la nueva realidad que se les presentaba. Ambos, Juan y Ulloa, han dejado testimonios interesantes en torno de los temas marinos.

También mencionaron que “componense estas balsas, ó fangadas de 5, 7 ó 9 palos de una madera, que aunque allí no la conocen por otro nombre, que el de **Balza**. . .”; refieren que con ellas navegan no sólo en el río de Guayaquil, “sino también en la Mar; por donde hacen la travesía hasta **Payta**. Su tamaño es vario, y su ejercicio, o destino también: unas tienen el de la Pesca; otras sirven para el tráfico del mismo Río, conduciendo todo género de mercaderías y frutos desde la **Bodega** hasta **Guayaquil**, y de allí a la **Puná, Salto de Tumbes, y Payta**”.

Juan y Ulloa se admiran de la forma cómo habían sido unidos los troncos.

“Toda la unión de los palos, que componen esta especie de embarcaciones, se hace por medio de **Bejucos**; con los cuales se amarran unos contra otros, y con los **Atravesaños**, que cruzan por arriba tan fuertemente, que resisten a las gruesas marejadas en las travesías a la Costa de **Tumbes y Payta**: estos tienen la propiedad de que una vez bien amarrados, no dan de sí con el continuo juego, aunque muy corto, que por necesidad ha de hacer toda esta embarcación”.

Lo más extraordinario de estas embarcaciones, y por cierto lo que más alabaron los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa, es la capacidad que tenían para navegar aún con el viento en contra. Aquí la admirada descripción que hacen estos hombres de mar:

“La mayor particularidad de esta embarcación es que navega, y bordea quando tiene viento contrario lo mismo, que qualquiera de Quilla; y van tan segura en la dirección del Rumbo, que se le quiere dar, que discrepa muy poco de él: esto lo logra con distinto artificio que el del Timón, y se reduce a unos Tablones de 3 a 4 Varas de largo, y media de ancho, que llaman **Guares**, los cuales se acomodan verticalmente en la parte posterior, o Popa; y en la anterior, o Proa entre los Palos principales de ella; por cuyo medio, y el de ahondar unos en el agua, y sacar alguna cosa otros, consiguen, que orse; arribe; bire de Bordo, por delante, o en redondo; y se mantenga a la Capa segun conviene la faena para el intento. Invención que hasta ahora se ha ignorado en las más cultas Naciones de **Europa**; y que descubierta entre los **Indios** solo su maniobra, los fundamentos de ella, ni fueron penetrados de sus incultos Entendimientos, ni aun los han concebido todavía. Si su noticia se hubiera divulgado antes en **Europa**, muchos Naufragios havrian sido menos lastimosos salvando las Vidas por medio de este recurso los que las han perdido en ellos por su falta”.

Extraordinario testimonio de marinos europeos del siglo XVIII, que ponderan una técnica aborigen peculiar como todas sus creaciones, pues por el aislamiento en que vivió América hasta el siglo XVI, sus elementos culturales fueron creación propia.

Estas balsas debieron ser provistas de velas, en una época difícil de determinar. Se puede afirmar, con escaso margen de error, que su aparición fue posterior al período Intermedio Temprano, o Primera emancipación regional, ello, en virtud de que en dicha época, clásica según otras denominaciones, la cerámica tuvo claras manifestaciones pictóricas y escultóricas (en ciertos casos no eran excluyentes). Con fundamento se puede dudar de su existencia antes de esa etapa, porque los **Mochicas**, pueblo de aquella era, fueron muy afectos a representar en sus ceramios todo lo que los circundaba; de ellos hay huacos (o ceramios) arquitectónicos, que nos permiten conocer cómo eran sus edificaciones; huacos zoomorfos, que nos describen qué especies animales conocieron; huacos fitomorfos, que nos describen qué plantas y frutos cultivaron, etc. Hubo un afán muy marcado en los hombres de esta cultura, de expresar en los ceramios todas las manifestaciones de

“The rafts are made of five, seven and nine long and light beams which have the shape of the hand of a man because the center log is longer than the rest; each of the rest becomes shorter as it gets closer to the outer sides. They are plain and are bound to each other and are usually used to sail”.

“And they are usually used to sail” says López de Gómara who never saw them. Chronicler Agustín de Zárate, who saw them, makes a similar description. But none of them could foresee that said type of vessel would survive such a long period of time. Said statement can be verified in the book entitled “Relación Histórica del Viaje a la América Meridional” (Historical Account of the Journey to South America), written by Jorge Juan and Antonio Ulloa and printed in Madrid in 1748. In this book, the authors describe the trip they made to South America accompanying the French expedition of La Condamine. Around 1736 they were both in said lands observing and learning from personal contact with the new reality. Both of them, Juan and Ulloa, have left interesting information on marine subjects.

They also mentioned that said rafts were made of 5, 7 or 9 logs made of a wood that although they only know it was **raft**. . .; and also said that “with said rafts they sail not only the Guayaquil river ‘but also the sea’ from where they sail to **Payta**. Their size and use varies; some are used for fishing; others for transportation on the same river, transporting all types of merchandise and fruits from **Bodega** to **Guayaquil** and from there to **Puná Salto de Tumbes and Payta**”.

Juan and Ulloa were surprised by the manner in which the logs were bound to each other:

“The logs which make up this type of vessel are bound with reeds to each other – and with crosspieces – which cross them on the top so strongly, that they resist the strong waves during the voyages to the Coast of **Tumbes and Payta**. Once they are properly tied, they do not slacken with the continuous play – although very little – which necessarily occurs in this vessel.”

The most extraordinary thing about these vessels and certainly what the seamen Jorge Juan and Antonio de Ulloa most praised, was that the capacity they had to sail even against the wind. We will hereinafter transcribe the amazed description made by these seamen:

“The most important characteristic of this vessel is that it sails and makes a tack when it is against the wind, like any keel; it securely sails in the direction set, with only a little deviation; it attains this with a device other than a wheel: some planks 3 to 4 yards long, and one-half wide, called **Guares**, which are vertically placed in the rear side or stern; and in the front side, or prow, among the main logs; in the center, plunging some logs into the water and pulling them out a bit; make it haul to the wind; tack or veer; or do whatever is convenient for the task to be performed”. To date this invention had been ignored in the most cultivated European nations. It was discovered by the Indians: its operation, its basic principles – but it could not penetrate their uncultured minds and they have not even conceived it now. If the use of this vessel had spread before in **Europe**, several shipwrecks would have been less serious and several lives which have been lost due to the lack of this means would have been saved”.

This is an extraordinary account of European seamen of the 18th century which highly praises a peculiar native technique, like everything they created, because due to the isolation in which America lived until the 16th century, its cultural elements were its own creation.

Said rafts must have had sails at a time which is difficult to determine. It can be stated, almost with certainty, that they appeared after the Early Intermediate Period, or First Regional Emancipation, because during said time – classic period according to some – the pottery had clear pictorial and sculptural expressions (in some cases not exclusive). We can reasonably doubt of its existence before said period because the **Mochicas**, a culture of that time, were fond of representing in their pottery everything which surrounded them. They have left us architectonic pottery (huacos) which permit us to know how their buildings were; zoomorphic pottery which describe the animals they knew; phytomorphic pottery which describe the plants and fruits they cultivated, etc. The men of this culture were eager to express in their pottery all the elements of their economic and social life, etc. If the rafts have had sails they would have depicted them, as they did with other elements that they used for navigation purposes. We could think that the sail raft

su vida económica, social, etc. No es dable suponer que de haber tenido velas estas balsas no las hubieran representado, como sí lo hicieron con otros elementos que usaron para la navegación. Podríamos imaginar que la balsa a vela fue evidentemente de la época incaica; tal vez de algún período inmediatamente anterior. En ello cabe la duda, mas no en que fue uno de los más excepcionales avances técnicos que los europeos alcanzaron a constatar, sobre todo, esas circunstancias que tan bien nos dejan descritas Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

Testimonios evidentes nos señalan que estas balsas eran impulsadas por zaguales de diversos tipos, entre ellos el de canaleta, que conocieron y usaron, por ejemplo, los Mochicas en otros tipos de embarcaciones; los canaletes estaban formados por gruesas cañas de bambú, partidas longitudinalmente por la mitad, en cuyas cabidas entraba el agua y el hombre con bastante esfuerzo impulsaba la embarcación.

Tenían también zaguales o pseudos remos pequeños y algunos muy grandes, hallados particularmente al sur de Ica y que se exhiben en varios museos en Lima e Ica.

Esta fue, pues, la balsa de troncos, bastante usada no sólo en el mar sino en los ríos, aunque en estos iban, qué duda cabe, sin vela; así lo dice el Inca Garcilaso de la Vega: "a las balsas de madera les echan vela cuando navegan por la mar".

A pesar del gran esfuerzo que demandaba el uso del zagual, es claro que impulsaba las balsas a relativa velocidad; el balseero debió ser hombre de extraordinario vigor, puesto que, a diferencia del remo que tiene apoyo en el borde de la embarcación en que hace palanca, el zagual al estar suelto, requiere mayor destreza y fuerza.



Balsa de troncos Mochica, jalada por nadadores.

Mochica tree-trunk raft pulled by swimmers.

belonged to the Incas period; maybe to an immediately prior period. We have doubts about it, but we are certain that it was one of the most extraordinary technical advances that the Europeans were able to verify, especially on those circumstances that Jorge Juan and Antonio de Ulloa have described so good.

There is obvious evidence that said rafts were driven by paddles of different types, among these the wide-bladed paddle that the Mochicas, for example, knew and used in other types of vessels. The wide-bladed paddles were made of thick bamboo canes longitudinally cut into two. The water in the openings and the seamen, making a great effort, moved the vessel.

They also had small paddles and very big ones. Basically, these have been found to the south of Ica and are being exhibited in several museums in Lima and Ica.

The above has been a description of the trunk raft which was frequently used not only in the sea but also in the river, although in the river they obviously navigated without sails. This has been related by Inca Garcilaso de la Vega: "the wooden rafts are used with sails when used in the sea."

Although the paddles demanded a great effort, it is clear that the rafts were moved at a relative speed. The raftman must have been a very strong man since, unlike the oars which rest at the edge of the boat, the paddles, by being loose, require more skill and strength.



Balsa de totora en una representación Chimú.

Chimú painting of a totora raft.

EL CABALLITO DE TOTORA Y OTRAS EMBARCACIONES

Con este nombre, se conoce aún hoy en día a este tipo de embarcación que tenemos la certeza existe, por lo menos, desde el período clásico, inmediatamente posterior al Horizonte Chavín. Y lo más extraordinario es que, idénticos a los que representaron los antiguos peruanos en sus huacos, los podemos ver en la costa peruana, en especial en el balneario de Huanchaco, próximo a la triseculentaria ciudad de Trujillo.

La balsa de totora, fue descrita por Garcilaso en los siguientes términos:

"Son de un hace rollizo de enea, del grueso de un buey; átanlo fuertemente, y del medio adelante lo ahusan y lo levantan hacia arriba como proa de barco, para que rompa y corte el agua; de los dos tercios atrás lo van ensanchando; lo alto del hace es llano, donde echan la carga que ha de pasar. Un indio solo gobierna cada barco de éstos; pónense al cabo de la popa y échase de pechos sobre el barco, y los brazos y piernas le sirven de remos, y así lo llevan al amor del agua".

El nombre de **caballito de totora**, tan popularizado hoy, es término que los españoles dieron a estas embarcaciones por la forma como —a horcajadas— con los pies colgando a cada lado, eran utilizados por los naturales.

De este tipo de embarcación hay testimonios abundantes en los ceramios, en los tejidos, en los textos de los cronistas y en testimonio etnográfico, puesto que, como hemos indicado, aún hoy se manufacturan en la costa y en el Altiplano peruano-boliviano.

THE CATTAIL BOAT (CABALITO DE TOTORA) AND OTHER VESSELS

This is the name given to the type of vessel that certainly exists at least since the classic period, immediately after the Chavin Horizon. And what is more surprising is that we can see cattail boats identical to the ones represented by the Peruvian men of ancient times in their pottery, on the Peruvian Coast specially in Huanchaco, a place close to the three times sesquicentennial city of Trujillo.

The cattail boat was described by Garcilaso under the following terms:

"They are made of bundles of cattail bulky as an ox haunch; they are strongly bound and the front part, starting from the center, is tapered and lifts up like the prow of a ship so that it may cut through the water; it becomes wider from the center to the back, the top is plain and the cargo is placed there. Only one indian operates the boat; he places himself at the end of the stern and lies face downwards on the boat; he uses his arms and legs as oars; this is how this boat is moved to the waters".

The name "caballito de totora", which is so popular nowadays, was the name given to the Spaniards to this vessel due to the manner in which it was used by the natives — with one leg on each side of the boat (astride).

This type of vessel has been depicted in pottery and textiles and has been described in the chroniclers' texts. There is also technographic evidence since, as stated, they are still made on the Coast and in the Peruvian-Bolivian High Plateaus.

Otro tipo de balsa, fue la de calabaza, que se hacía con “grandes calabazas enteras, enredadas y fuertemente atadas unas con otras en espacio de vara y media en cuadro, más y menos como es menester”, según el ya citado Garcilaso de la Vega. Estas balsas fueron utilizadas, según parece, sólo para vadear los ríos muy cargados de la costa. Al menos eso es lo que se desprende del relato de los cronistas; pero ello no nos puede llevar a negar que en alguna época anterior, probablemente, hayan sido usados en cortos recorridos marítimos.



Extraordinario ejemplar de tema marino perteneciente a la cultura Mochica.

Extraordinary Mochica example of marine life.



Un cuarto tipo de balsa fue la balsa de odre, hecha con piel de lobo de mar, especialmente tratada y luego inflada; se unían dos de ellas, colocándose encima una plataforma de madera; alcanzaban un promedio de 3 ms. de largo y en el proceso de elaboración se procuraba que sus extremos quedaran en punta, curvados hacia arriba, lo que se denomina más propiamente con las puntas arrufadas, con el propósito de cortar las aguas con mayor facilidad, es decir, hacerlas más marineras.

Por el relato que hace Pedro Paz Soldán y Unánue (1839-1895) en su magnífico **Diccionario de Peruanismos** que editó en Buenos Aires, en 1884, constatamos que sus excelencias navieras, le permitían surcar las aguas aún en las circunstancias más difíciles para otro tipo de embarcaciones, y no refiriéndonos ya al siglo XVI, sino aún a mediados del s. XIX. Aquí la explicación que de ellos hace Paz Soldán, más conocido por su pseudónimo de Juan de Arona en su **Diccionario de Peruanismos**:

“Caballitos.— Se da también este nombre a unas pequeñas balsas de cuero, compuestas de dos odres unidos fuertemente entre sí en cuyo centro va remando de rodillas un solo hombre. Estos caballitos tienen el privilegio de poder hacerse a la mar, cuando ninguna otra embarcación no, en los días de **braveza**, tan frecuentes por desgracia en nuestros puertos. Nada más peregrino que el contraste que forma este tipo del **Primer Navegante**, por decirlo así, deslizándose y singlando impávidamente por el dédalo de vapores de alto bordo, a quienes con toda su grandeza y fuerza tiene incomunicados con tierra la inclemencia del otro elemento”.

Paz-Soldán que ejerció la representación nacional en Chile en la séptima década del siglo pasado, debió verlos aún, como los vieron otros viajeros en los siglos XVII y XVIII, entre los cuales el francés Amadeo Francisco Frezier quedó tan admirado, que realizó una pormenorizada descripción en la obra que escribió recogiendo los aspectos que más le habían impresionado en su viaje por las costas de Chile y Perú, al extremo de dejarnos un dibujos de estas balsas de odres.

Estas embarcaciones fueron características en las costas del sur del Perú y el norte de Chile; ese fue su escenario natural, lo cual por cierto no impide que pudieran haber navegado en otras latitudes.

Another type of raft was the pumpkin raft of “big complete pumpkins which were entangled and strongly bound to each other, separated by a space of one and one half yard; as stated by Carcillaso de la Vega. It seems that said rafts were used to wade through coast rivers of troubled waters. At least this is what is inferred from the description of the chroniclers, but this cannot make us deny that said boats may have been formerly used in short sea voyages.

Balsa de odres (o pellejos de lobo marino inflados). El dibujo apareció en Relación del viaje a la Mar del Sur y costas de Chile y el Perú, hecho durante los años 1712, 1713 y 1714, de Amadeo Francisco Frézier, París, 1732.

Raft made of inflated udders or seaweew skin. This drawing appeared in “Narration of the trip to the South Seas and Coasts of Chile and Peru, carried out during 1712, 1713 and 1714”, by Amadeo Francisco Frézier, Paris, 1732.



— Vasija en forma de caballito de totora, “luciendo” un extremo arrufado.

Vase shaped like a totora “seahorse” raft, with an outstanding sheer curve.

The fourth type of boat was the skin raft made of sea skin specially treated and inflated. Two pieces of skin were bound and placed on top of a wooden platform. The rafts were approximately 3m long and the persons who built them always tried to taper the ends and lift them upwards, what is called sheered points, in order to cut through the waters more easily; that is, in order to make them seaworthy.

From the description made by Pedro Paz Soldán y Unanue (1836-1895) in his remarkable **Dictionary of Peruvian Words** printed in Buenos Aires in 1884, we verify that thanks to their seaworthiness they were able to play the waters, even under the hardest conditions for other types of vessels, and we are not making reference to the 16th century but to the middle of the 19th century. Following is the description of said boats made by Paz Soldán, better known for his pseudonym of Juan de Arona, in his **Dictionary of Peruvian Words**:

“**Caballitos**”. — This name is also given to a small leather raft made of two skins strongly bound to each other. One kneeled man rows from the center. These boats have the privilege of being able to be put to sea in rough waters, which is so common in our ports, when no other vessel can be. Nothing more peculiar than the contrast with the **First Navigator**, to call it this way, fearlessly sliding and steering through the labyrinth of seagoing steamers that the inclemencies of the other element keep cut off in spite of their magnificence and strength”.

Paz Soldán, who represented our county in Chile during the seventh decade of the past century, must have seen them, as have been seen by other travellers during the 17th and 18th centuries, among them the French Amadeo Francisco Frezier. The vessel impressed him so much that he made a detailed descriptions in the book he wrote about the aspects which had impressed him most during his trip to the Coast of Chile and Peru. He even left us a drawing of said wineskin rafts.

Said vessels were characteristic of the northern coast of Chile and southern coasts of Peru; this was their natural scenery, though nothing could prevent them from sailing on other latitudes.

El lector habrá encontrado ya muchas veces, desperdigada a través de las páginas precedentes el tema de la pesca. Hace muchos siglos sin duda hace miles de años, ya los antiguos peruanos interesados en el mar, luego de vencer el asombro y la perplejidad que inicialmente hubo de producirles la enorme masa de agua, fueron descubriendo e inventando mejores formas de obtener los recursos que el mar le ofrecía.

Al margen de las formas de pesca que ya hemos podido conocer, el cronista Bernabé Cobo S.J., ha sintetizado en pocas líneas las otras que también conocieron. Aquí sus palabras:

"La pesca se realizaba de diversos modos: utilizando una hierba llamada barbasco, que intoxicaba a los peces, sin hacerlos nocivos al hombre; pescaban en seco, desviando un brazo de río, tenían un modo especial para coger camarones, armadillos, sábalos, dorados, etc. Una práctica de pesca era echarse a nado con una fisga en la mano derecha, haciendo uso sólo de la izquierda para nadar a gran velocidad y zambulléndose tras del pescado lo seguían hasta alcanzarlo y clavarle la fisga, con que lo sacaban a la orilla".

Claro y preciso, en medio de su brevedad, el testimonio del gran jesuita. Muchos otros cronistas nos han dejado versiones que varían en muy poco.

Mas al preguntarnos desde cuándo el hombre pescó, ya sea con red o anzuelo, la pregunta se pierde en el tiempo y el estudioso tiene que atenerse, para no caer en la fantasía, necesariamente ajena a la verdad histórica, en lo que las diversas fuentes le permiten descubrir.

Se puede afirmar que el hombre fue un gran nadador y buceador desde, por lo menos, la época precerámica. Una prueba significativa de ella la aporta el estudio realizado por el arqueólogo francés Frederic Engel, sobre once cráneos correspondientes a la época precerámica y que él mismo extrajo en tumbas de Paracas. Trabajando sobre esos cráneos, el ilustre médico y antropólogo, egresado de la Facultad de Medicina de la Universidad de San Marcos, Dr. Pedro Weiss, encontró que ellos presentaban el estigma o enfermedad de los zambullidores (frecuencia de osteomas en el conducto auditivo), lo que nos remite, de premisa a conclusión, a que los antiguos peruanos además de muy buenos nadadores, lo que les facultaba cobrar buenas piezas de pesca, eran excelentes buceadores, dotados de extraordinaria capacidad de resistencia.

El ingenio de los antiguos peruanos en las faenas pesqueras, tuvo también una manifestación excepcional en el adiestramiento de cormoranes, aves de la especie de guanay. Atados del pescuezo, eran soltados en las proximidades de los cardúmenes, cobrando una presa que traían hasta donde el amo mantenía el extremo de la cuerda. Este singular método de pesca, fue utilizado por lo menos desde la época Moche, según lo atestiguan algunos ceramios. Se puede constatar la destreza que alcanzaron en esta modalidad de pesca, al observar en las imágenes plasmadas en los ceramios, como el "pescador" muchas veces mantenía hasta cinco cuerdas —una en cada dedo— logrando así multiplicar los frutos de su faena.

The reader must have already noted several times that this subject is scattered throughout the preceding pages. Several centuries ago, undoubtedly several thousands of years ago, the Peruvian man who had already ventured to the sea — after overcoming the fright and astonishment caused by said enormous mass of water — started to discover or invent better ways of obtaining resources from the sea.

Besides the fishing techniques that we have come to know, chronicler Bernabé Cobo S.J. has summarized in a few lines other techniques that said people already knew. Following are his words:

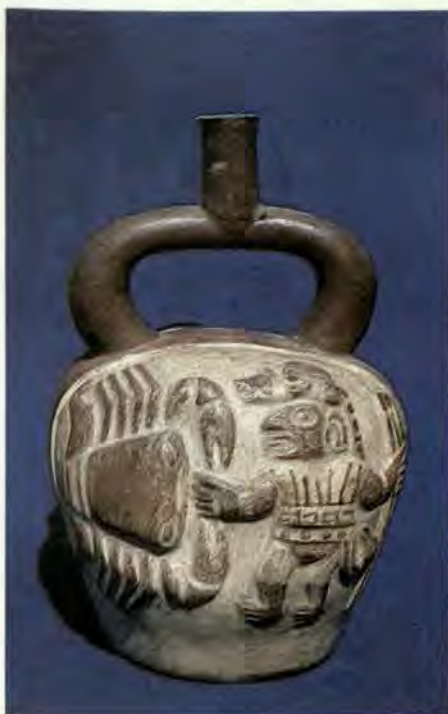
"Fishing was performed in different ways: using a herb called "great mullein", which poisoned the fish but was not harmful to man, they used to fish in bags in an arm of the river; they had a special manner of fishing shrimps, armadillos, shads, dorados, etc. Some fishermen used to swim a "fisga" (harpoon) in the right hand using their left hand only to swim at a great speed, plunging into the water to chase a fish until reaching it and sticking the harpoon, with which they took it to the bank of the river".

The description of this great Jesuit, although brief, is clear and accurate. Several other chroniclers have left us versions which differ only a little.

But when we ask ourselves when did men start to fish, whether with nets or fishhooks, the question gets lost in time and the specialists must limit themselves — in order not to fall into fantasy, which is necessarily foreign to the historical truth — to what the various sources permit them to discover.

It can be stated that man was a great swimmer and diver since at least the Pro-Ceramics period. A significant proof can be found in the study carried out by the French archaeologist Frederic Engel on eleven skulls corresponding to the Pre-Ceramics period and which he himself unearthed from the Paracas tombs. Working with these skulls, the distinguished physician and anthropologist, graduated from the Medicine School of San Marcos University, Dr. Pedro Weiss, found out that said skulls had the stigma or disease of the divers (several osteomae in the auditory duct), which leads us to conclude that the men of ancient Peru, besides being very good swimmers, which enabled them to make a good catch, were excellent divers endowed with an extraordinary resistance.

The creativity of these men regarding fishing also had an exceptional expression in the training of cormorants, birds which belong to the species of the guanay. Bound by the neck, they were freed close to the shoals of fish and after catching their prey, they returned to the place where their master held the end of the rope. This outstanding fishing method was used at least since the Moche period, as evidenced by some pottery. We can verify the skill that these men achieved by observing the images depicted in the pottery where we can see how the fishermen sometimes held up to five ropes at a time — one on each finger — thus multiplying the number of preys.



Estos ceramios nos dicen de la frecuencia del tema marino en el arte de los Mochicas.

These ceramics show the frequency with which the Mochicas depicted marine life in their artwork.



Pueblo esencialmente agrícola, los Incas cuidaron con especial atención el rendimiento de la tierra; ella era la fuente sustantiva de su alimentación. Para que se cumpliera la frase que dejara en sus **Informaciones** el Licenciado Polo de Ondegardo: "y así jamás obo hambre en aquel reyno", que aún hoy nos convoca a asombro, los Incas recurrieron a diversos fertilizantes; en veces fue el estiércol humano, como en los alrededores del Cusco, o el de animales, como en la zona del Collao.

Mas el mar les proporcionó, para las tierras próximas a la costa, dos elementos enriquecedores y multiplicadores de sus frutos; ellos fueron el excremento de las aves marinas, que quedaban depositados en las islas vecinas al litoral, y las cabezas de sardinas que en número de dos o tres eran enterradas en hoyas con dos o tres granos de maíz dentro.

¿Cuándo apareció este último sistema? Nada se puede decir al respecto, pero del guano podemos afirmar, sin temor a equívocos, que por lo menos fue usado desde los primeros siglos de nuestra era; tal afirmación no es mera conjetura, pues está avalada por el hallazgo de testimonios mochicas puestos al descubierto en las islas Chincha en las épocas de gran explotación del guano, y algo más tarde los Chimú, puesto que de estos últimos también se han hallado testimonios.

The Incas, who were basically agricultural people, took great interest in the yield of land; it was the main nourishing source. In order to make the phrase of the lawyer Polo de Ondegardo come true, "and in this way the hunger never existed in this kingdom" – the Incas utilized several fertilizers; sometimes human manure, like on the outskirts of Casco; others, animal manure, like in the area of Collao.

The sea provided them, for the land which was close to the Coast, with two elements which enriched and multiplied their fruits. These were: the manure of sea birds, which was deposited in the islands located close to the coast, and sardine heads which were buried – 2 or 3 – in ditches together with two or three corn grains.

When did the last system appear? We do not know when, but we can state, without fear of being mistaken, that it was used at least since the first centuries of our era. This statement is not a mere conjecture because it is supported by the discovery of Mothica elements unearthed from the Chincha islands during the boom of the guano period, and somewhat later Chimu elements since we have also found evidence of the latter.



Cerámico que representa una isla guanera en tarea de explotación por los antiguos pobladores de la costa peruana.

Ceramic showing a fish guano island being exploited by ancient coastal Peruvians.

EL MAR EN EL ARTE

El mar y sus residentes y las embarcaciones que lo surcaron se hicieron presentes en el arte cerámico del período autóctono. Vamos a encontrar en la mayor parte de las culturas costeñas, conocida ya la cerámica, que el mar y sus moradores frecuentemente inspiraron sus representaciones.

En el desarrollo de las Altas Culturas del antiguo Perú, lo hemos señalado anteriormente, el período Clásico (Post Chavín), se caracterizó por su excelencia en el trabajo del barro; el artista alfarero logró formas que, embelesados, podemos admirar hoy en museos y que entonces debieron adornar los palacios de los grandes señores de la época.

Sin duda, el arte del hombre peruano alcanzó altísimo nivel, muy en especial el arte cerámico de los Mochicas y los Nasca (período clásico, precisamente) que no fue superado por ningún otro poblador del continente americano. En la historia del arte americano ocupa lugar de honor.

Muchas fueron las fuentes de inspiración para el hombre que pobló el litoral en épocas remotas; ahora nos limitaremos a señalar, qué papel juega el mar en su arte. Aparece en tres de las cuatro clases de balsas que los Mochicas (o Mochoes como también se les llama), plasmaron en sus cerámicos. Pero de éstas el caballito de totora parece haber gozado de la predilección del artista. Lo representa una y otra vez con trazos realistas y vigorosos. Pocas son las estilizaciones.

Habitantes del mar, peces, mariscos, son recreados también con excelencia a través de todo el proceso cultural del antiguo Perú. En las ruinas de Sechín, muy próximas a la localidad de Casma, en el vecino a Lima departamento de Ancash, se puede observar la presencia de grandes peces. Son de los más antiguos y portentosos, no sólo por el tamaño, sino por la antigüedad calculada en unos 1,500 años antes de Cristo.

THE SEA IN ART

The sea, the seamen and the vessels which plied its waters were depicted on the pottery of the autochthonous period. We will see that in the most part of the Coast cultures, once this art became known, the sea and the seamen were frequently the motif of inspiration of the artists.

We have already stated that in the development of the Advanced Cultures of Ancient Peru, the Classic period (Post Chavin) was characterized by the excellence they achieved in their clay works. The potters created pots that we can now admire with delight in museums. In their days, these must have decorated the palaces of the great masters of that epoch.

Undoubtedly, the Peruvian art was greatly developed, particularly the ceramic art of the Mochicas and Nasca (precisely, the classic period) which was not surpassed by any other culture in the American continent. It occupies a place of honor in the history of American art.

Several were the sources of inspiration of the men who lived on the Coast in the far-distant past. We will now discuss only the role that the sea played in their art. It appeared in three of the four types of rafts that the mochicas (or mochoes, as they have also been called) depicted in their pottery. But from these, the cattail boat seems to have been preferred by the artists. It has been represented several times with realistic and strong strokes. The stylizations are very few.

The seamen, the fish and the sea food were also depicted with skill throughout the entire cultural process of ancient Peru. The presence of big fish can be observed in the ruins of Sechin, very close to Casma, near Lima, department of Ancash. These are some of the oldest and most marvellous ones, not only for their size but also for their oddness, calculated at about 1,500 years before Christ.

Los Paracas que guardaron evidente relación con Chavín, representaron en sus soberbios mantos, admiración de textilera insuperada en América y sorprendente en todo el mundo, unas veces personajes en que reconocemos en extraña simbiosis imágenes de peces-aves; en otras, variedad de peces. Hay hermosos platos Paracas del período Necrópolis, cuya decoración en negativo realza el diseño de varios peces que convergen hacia el centro. Constituye una de las piezas cerámicas más lúcidas la que figura a un pescador nadando, llevando en la cabeza un tocado y en las manos redes y pescados.

Los Nasca nos han dejado bellísimas muestras de su arte, sólo comparable con el Mochica, aunque tal vez pueda decirse que comparten honores; aquellos, insuperables en colorido y pintura; estos, superiores en la representación escultórica. Los Nasca realizaron figuraciones exquisitas de peces; la langosta fue tema también de excelencia y predilección.

Los Mochicas –sus contemporáneos, pues ambos pertenecen al período clásico– nos han legado una cantidad y variedad de ceramios de tema marino que hoy puede causar la admiración del más exigente crítico de arte. Fue la representación en bulto –escultórica– de altísimo nivel artístico además, la que gozó de la preferencia del artista Mochica; en veces son peces moldeados realísticamente, otras con atributos sobrenaturales; el camarón, el cangrejo, la langosta o aves marinas principalmente la gaviota.

La metalurgia Mochica nos ofrece algunas especies marinas que aparecen, por ejemplo, en sus bellas narigueras de oro y plata con peces repujados y en alto relieve.

Por su parte los Chimú también plasman con frecuencia en sus ceramios y en sus trabajos metalúrgicos, insuperados por ninguna otra cultura del Antiguo Perú, balsas de totora, especies ictioformes y aves marinas.

Los motivos marinos, también cautivaron la imaginación del hombre de la cultura Chancay, en las inmediaciones de Lima, quien supo reproducirlos con primor. Un ilustre estudioso japonés, Yoshitaro Amano, que vivió más de treinta años en el Perú, ha podido rescatar –y conservar en un Museo que lleva su nombre– excelentes piezas Chancay, ya sean tejidos o ceramios, donde el tema marino está muchas veces presente; junto a peces, están las langostas y los pulpos; tejidos y ceramios han reivindicado el enorme valor de esta cultura que durante muchos años permaneció un tanto olvidada y postergada; hoy gracias a Amano, ha adquirido una posición en el consenso de nuestras culturas.

Aunque cultura de raíz serrana, pues su centro de irradiación fue el Cusco, la Cultura Incaica también buscó y halló inspiración en los temas marinos para muchas de sus obras de arte; en proporción estas no alcanzan sino una muy relativa cantidad, pues bien sabemos que los Incas fueron pueblo fundamentalmente terrestre y así lo reflejan sus artistas. En todo caso, sea con motivos marinos u otros, el arte incaico no alcanzó la maestría de las culturas que lo precedieron.

The men of Paracas, which were obviously related to the Chavin men, represented in their magnificent robes – admirable textiles never equalled in America and admired throughout the world – personages where we can recognize, in odd symbiosis, images of fish-birds or varieties of fish. There are beautiful Paracas plates from the Necropolis period, with a decoration, in black, that highlights the design of several fish which converge to the center. One of the most magnificent pots depicts a fisherman who is swimming and has a headdress on his head and nets and fish on his hands.

The Nasca men have left us beautiful works of art which can only be compared with those of the Mochicas, although perhaps it can be said that they share honors. The Nasca men could not be surpassed in their colors and paintings; the Mochicas, in their sculptures. The Nasca artists have left us exquisite representations of fish; they had a preference for the lobster.

The Mochica men – who were contemporaneous because both belong to the classic period – have left us a large variety of pots with marine motifs which are now admired by the most demanding art critics. The Mochica artists also had a preference for the sculptural art, which was greatly developed. Sometimes, the fish was realistically moulded; others, it was moulded with supernatural characteristics; they also made sculptures of shrimps, crabs, lobsters or sea birds, particularly seagulls.

The Mochica metallurgy represented some marine species which appear, for example, in their beautiful gold and silver nose rings (“narigueras”) with embossed fish or fish in high relief.

On their part, the Chimú artists also represented in their pottery and metallurgical works, which have never been equalled by any other culture of ancient Peru, cattail boats, fish-eating species and sea birds.

The marine motifs also captured the imagination of the Chancay artists who knew how to represent them beautifully. This Culture was located in the environs of Lima. A distinguished Japanese specialist, Yoshitaro Amano, who lived more than thirty years in Peru, has been able to rescue and preserve excellent Chancay works – both textiles and pottery – in the Amano Museum, called after him. The marine motif was frequently present; they represented fish, lobsters and octopuses. The textiles and pottery have vindicated the enormous value of this culture which remained forgotten for such a long time. Now, thanks to Amano, this culture has gained a position within our cultures.

Although the Incas were originally from the Sierra, because the center of radiation was Casco, they also looked for and drew their inspiration from the sea; in proportion, this was not a constant subject since we know very well that the Incas were land people and this has been reflected by the artists. In any event, whether sea motifs or others, their art never achieved the skill of the preceding cultures.



Huaco Mochica, representando a un hombre que tiene en sus manos una concha. Aparece también la representación de este molusco.

Mochica pottery showing a man holding a shell. There is also a drawing of the shell.

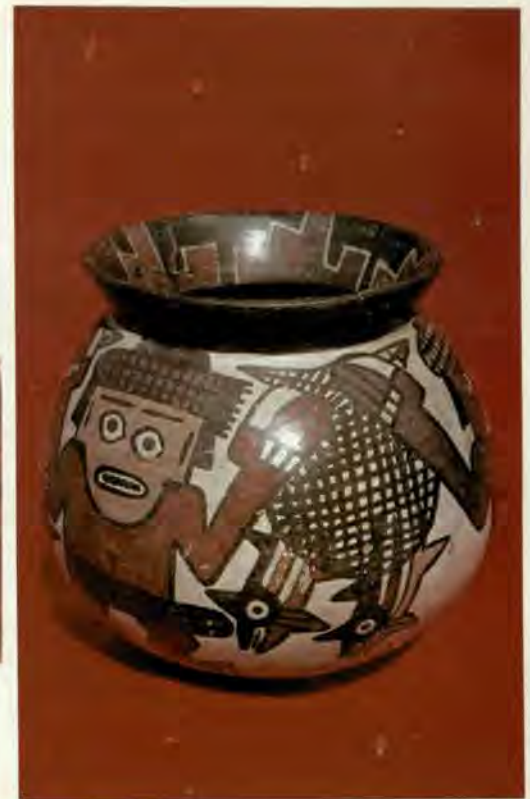
Bello fragmento de tela en que el antiguo peruano representó escenas marinas. Corresponde a la cultura Nasca.

A beautiful piece of cloth from the Nasca culture, in which an ancient Peruvian showed scenes of marine life.



Huaco Nasca, en el que destaca la extraña expresión de un pescador.

Nasca pottery showing the strange expression of a fisherman.



Entre las divinidades del Antiguo Perú, y desde tiempo impreciso, el mar ocupaba un lugar especial; al estar relacionado con el sustento —a través de la pesca— el hombre se sintió llamado a rendirle culto.

Imposible es señalar cuándo el Mar adquirió esta connotación divina; desde luego se puede, sin caer en la aventura, colegir que fue anterior a los Incas, y que se manifestó entre los pueblos costeros. Mas esta divinidad regional paulatinamente debió convertirse, como lo afirma Hermann Buse, "en divinidad de todo el vasto país andino, comprendiendo la Sierra y los Llanos".

Hubo en el antiguo Perú, algunas divinidades de vieja tradición como Pachacamac, cuyo prestigio se pierde en el tiempo y abarcaba una extensión muy grande de la costa; con la expansión Incaica no pierde crédito y más bien tiende a mimetizarse identificándose con Viracocha, la máxima deidad del período Imperial u Horizonte Inca, en el Antiguo Perú.

En la zona Chimú (Trujillo), costa norte del Perú, se rendía culto al Océano, con el nombre de Ni, denominación de indudable raigambre Pre-Inca.

Ya con los Incas, el culto al mar se evidencia en el nombre de **Mamacocha** que le dieron, pues los antiguos peruanos, pueblo eminentemente agrícola, no sólo rindieron culto a la tierra, la sagrada Pachamama, sino invocaban también a la madre mar (que eso es etimológicamente Mamacocha), para que los liberara de las enfermedades y los proveyera de los recursos alimenticios que le brindaba, en especial peces.

Algunos cronistas mencionan dos razones que los movieron a venerar al mar desde su origen, evidentemente en la costa: el que les prodigara pesca a raudales y no se enfureciera.

Para el ilustre cronista y primer mestizo, Garcilaso de la Vega, los Incas no sólo rindieron culto al mar sino a los peces; el cronista Calancha dice a su vez, que veneraron tan sólo a la ballena, tal vez por la magnitud impresionante de su tamaño.

Esta devoción se expresaba arrojándole al mar granos de maíz; con ellos se le imploraba ayuda, pues dentro de la concepción de los naturales, los dioses sólo a cambio de ofrendas proveían recursos en abundancia.

Es importante mencionar un hecho que grafica la reverencia que estos hombres rendían al mar y que es muy explicable dentro del pensamiento religioso de los antiguos peruanos. El Licenciado Polo de Ondegardo —ya citado— relata en su crónica la versión que oyó según la cual miles de indios llevaron arena, cada provincia litoral un poco de la suya desde la costa al Cusco; así su gran Plaza, centro u "ombligo del mundo", que eso era el Cusco, poseía una arena que dentro de la concepción mágico-religiosa incaica, se convertía en arena sagrada. Se incrementaba así el carácter hierático de la **Waqaypata**, testigo de tantos acontecimientos estelares no sólo de la historia Incaica, sino de la posterior.

Afanosos de acabar con las "idolatrías" de los naturales, los europeos procuraron poner fin a toda manifestación de su fe. Dentro de las medidas que tomaron entonces estuvo la de extraer de la gran plaza la arena que contenía. El mismo Polo de Ondegardo, quien llegó a ser Corregidor del Cusco y uno de los colaboradores más cercanos de los primeros virreyes, ordenó tal extracción, que produjo entre los naturales expresiones de llanto, pesar, desolación y tristeza.

From time immemorial, the sea occupied a special place among the gods of ancient Peru. As the sea was related to the food they received — through fishing — men felt inclined to worship it.

It is impossible to determine when did the sea start to be worshiped. Of course, we can state, almost with certainty, that it started to be worshiped by the Coast cultures before the Incas. But this regional god gradually became, as stated by Hermann Buse, "the god of the entire huge andean country, including the Sierra and the plains".

In ancient Peru there were some gods of old tradition like Pachacamac, whose prestige was lost with time. It was first worshiped by a huge area of the Coast. It did not lose its reputation with the Inca expansion; it rather mimetized, and was then identified with Viracocha, the most important god of the Imperial period or Inca Horizon in Ancient Peru.

The ocean was worshiped in the area of Chimú (Trujillo), northern coast of Peru. It was called Ni, undoubtedly a term of Pre-Inca roots.

The Incas worshiped the sea but gave it the name of **Mamacocha** since the men of ancient Peru, who were basically farmers, not only worshiped the land, the sacred Pachamama, but also invoked the Sea Mother (which is, etymologically speaking, Mamacocha) so that it will prevent diseases and provide them with the food it supplied, especially fish.

Some chroniclers consider that there are two reasons why these men worshiped the sea since the moment it started to be worshiped, which obviously occurred on the coast; if they worshipped it, it would provide them with fish and its waters would not be rough.

According to the distinguished first half-breed chronicler, Garcilaso de la Vega, the Incas not only worshiped the sea but also the fish; chronicler Calancha says in turn that they only worshiped the whale, maybe due to its amazing size.

They expressed their devotion by throwing corn grains into the sea. With it, they implored help since the natives considered that the gods supplied abundant resources only in exchange for offerings.

It is important to relate a fact which illustrates the reverence that these men had for the sea, which can be understood if we bear in mind the religious beliefs of the men of ancient Peru. The lawyer Polo de Ondegardo, already mentioned in the preceding pages, relates in his chronicle the version he had heard. According to it, thousands of indians took sand — each province took some of their own province — from the Coast to Casco so that its great square, center or "navel of the world", which is what Cusco was, would have sand which, according to the magic-religious conception, would become sacred sand. The hieratic nature of the **Waqaypata**, witness of so many important events not only in the Incas history but also afterwards thus increased.

Anxious to put an end to the natives' "idolatries", the Europeans tried to eliminate every expression of faith. Among the measures they took was the extraction of the sand and that the main square contained. Polo de Ondegardo himself, who became "Corregidor" of Cusco and one of the closest aides of the first viceroys, ordered said measures which only created sorrow, distress, tears and sadness among the natives.



Este huaco Chimú nos muestra a un pescador con un canasto en la mano. Escenas marinas en relieve adornan la pieza.

This Chimú pottery shows a fisherman with a narrow-necked basket.



Huaco escultórico Mochica. Representa una raya cuya figura cubre un rostro humano.

Mochica sculptured pottery of a ray overlaid on a human face.

La vinculación del mar con la deidad, está expresada, además, en la creencia de que Viracocha llegó por mar. El notable estudioso del pasado pre-hispánico don Luis E. Valcárcel, ha recordado como el cronista Pedro Gutiérrez de Santa Clara recogió la referencia mítica de que la manera de navegar con vela la habían aprendido de alguien que había venido por el mar y llegado allí en una barca con velas y que ese personaje fue llamado Viracocha "que quiere decir espuma de mar o manteca de la mar y que la mar lo engendró y que no tuvo padre ni madre". La tradición agrega que Viracocha les enseñó buena doctrina y policía y que después no supieron a donde había ido a parar.

Así, pues, Viracocha, que es también el nombre de la divinidad principal de los Incas, aparece de alguna manera vinculado al mar; había llegado por mar y les había enseñado prácticas marítimas. No en vano en su nombre figura la desinencia "cocha" que significa acumulación de agua, laguna y que por lo tanto está relacionada al mar, la mayor fuente de agua. Tal vez así resulte explicable, por qué los naturales llamaron a los primeros españoles que llegaron por mar, en grandes naves a vela "viracochas" y muchos de ellos fueron reputados como hijos de la deidad.



Huaco Mochica en que el artista ha representado un moustro marino.

Mochica pottery showing a sea monster.

El artista Mochica ha hecho aquí una extraña representación de un pez-hombre en actitud de rezar. El cuerpo del cerámico luce una serpiente marina.

A Mochica artist has depicted a strange picture of a man-fish praying. The body of the ceramic shows a sea serpent.



LA LEYENDA DE NAYLAMP

Esta leyenda se conoce por la versión que de ella nos ha dejado el Padre Miguel Cabello de Balboa, autor de la **Miscelanea Antártica o Austral**, que terminó de escribir en Lima el 9 de julio de 1586, vale decir, hace cuatrocientos años. Todo hace pensar que de los muchos lugares en que vivió desde que llegara a América en 1566, uno de ellos fue Trujillo, donde recogió abundante información y entre ellas la referida al mito de Naylap o Naylamp.

Se cuenta que desembarcaron en la costa norte (en lugar no precisado), unos hombres venidos de muy lejana procedencia en una gran flota de balsas.

Esta leyenda de este enigmático ser que toca nuestras costas en una balsa dorada, se reputa por los estudiosos tener una base histórica cierta y se interpreta como testimonio indudable que recogió el recuerdo de una muy antigua inmigración; la data de ese acontecimiento se ubica hacia el año 1000 y se conjetura que debieron ser gente de avanzada cultura.

No hay ante ella unanimidad en torno del lugar de origen de estos inmigrantes; para algunos su punto de partida debió ser alguna localidad de la costa ecuatoriana actual; otros lo llevan hacia zonas más septentrionales: eventualmente Centroamérica y aún México.

El fondo de verdad de la leyenda, habla de comunicaciones en aquellos tiempos, aunque imposibles de precisar en su origen. Es parte del misterio del mar en toda época, inspirador de relatos fantásticos, a veces inverosímiles y hasta extravagantes; otras veces, como en este caso con una evidente raíz verdadera, aunque todavía por desentrañar.

The relationship which existed between the sea and god was supported by the belief that Viracocha had arrived by sea. Luis E. Valcárcel, a distinguished specialist in our pre-hispanic past, recalls a mythical reference made by chronicler Pedro Gutiérrez de Santa Clara in the sense that men had been taught how to navigate with sails by someone who had come by sea in a sailboat; said person was called Viracocha "which means sea foam or sea butter engendered by the sea and with no father or mother". According to tradition, Viracocha taught them good knowledge and courtesy, but the natives did not know where he had gone.

Thus, Viracocha, which is also the name of the main god of the Incas, appears in some way related to the sea; he had come by sea and had taught them sea practices. Not in vain does its name have the ending "cocha", which means accumulation of water, lake; it is thus related to the sea, the largest water source. Maybe we can explain in this way why did the natives call the first Spaniards who came by sea in large sailboats "viracochas", and some of them were even considered sons of god.

THE NAYLAMP LEGEND

This legend is known from the version left by Father Miguel Cabello de Balboa, author of the book entitled "Antarctic or Southern Miscellany" which was completed in Lima on July 9, 1586; that is, four hundred years ago. Everything makes us think that he gathered abundant information from the several places where he lived since he arrived in America in 1566, among these Trujillo. Among said information was that related to the Naylamp or Naylamp myth.

It is said that some men who had come from remote lands in a large fleet of rafts disembarked on the northern coast (the exact place is not known).

According to some specialists, this legend of enigmatic men who disembarked on our coast from a golden raft has a true historical support and is interpreted as a doubtless proof of a very old immigration which dates back to the year 1,000 and it is conjectured that they must have been people which belonged to an advanced culture.

There is no agreement as to the place of origin of these people; for some, they must have come from some place of the current Ecuadorian coast; for others, from northern areas: possibly, from Central America and even Mexico.

The truth of this legend is that communications existed at that time, although it is impossible to determine their origin. It is part of the mystery that the sea has had in every epoch; it has been the inspirer of fantastic tales, sometimes improbable, sometimes eccentric but sometimes, as in this case, with an obvious truth which is still to be disentangled.



Taza Mochica de lados abiertos; sobre un pequeño pedestal, aparece la figura de dos remeros con canaletes, impulsando una ligera balso de totora.

Mochica open sided cup; on a small pedestal there is the figure of two rowers with paddles in a light totora raft.

Huaco en el que parece haberse querido representar a una autoridad con gran zagual en la mano.

Pottery which appears to depict someone of authority with a large bladed paddle in his hand.



LA EXPEDICION DE TUPAC YUPANQUI

Cuentan las viejas crónicas que Túpac Yupanqui, cuando aún no era Inca, sino tan sólo estaba designado como sucesor de su padre, el gran Inca Pachacutec, emprendió un largo viaje hacia el mar Océano.

Muchos relatos recogieron los primeros cronistas de los ancianos habitantes del Imperio ya conquistado. Algunos debieron surgir de la imaginación de los narradores. El cronista los anotó; pero hay tantas dudas sobre su veracidad que no son aceptados.

No ocurre así con el gran viaje de Túpac Yupanqui. No uno, sino varios cronistas obtuvieron en distintos medios versiones similares.

El príncipe Túpac Yupanqui, siguiendo instrucciones de su padre, emprendió una gran expedición de conquista para ampliar los dominios del Imperio hacia el Chinchaysuyo, la parte norte del Imperio. Su campaña fue acompañada por el éxito: los **quancavilcas** y otros pueblos, hasta las costas del actual Ecuador, fueron sometidos. El Imperio Inca iba alcanzando su máxima expansión. Tumbes y la isla Puná, fueron también ocupados.

Estando en esa zona reparando las fuerzas luego de tan extraordinarias hazañas guerreras, supo por unos mercaderes —según cuentan las crónicas— que desde la mar, en grandes balsas a vela, hacía algún tiempo habían llegado unos hombres; ¿desde dónde? Desde unas lejanas islas.

El príncipe Túpac Yupanqui se llenó de asombro, pero también lo embargó la ambición: el relato decía que en aquellas islas abundaba el oro. Aprovechando los conocimientos de los habitantes de la costa de Manta (hoy puerto en la provincia ecuatoriana de Manabí), en la construcción de balsas, ordenó preparar un gran número de ellas, tantas, como para que cupieran unos 20,000 hombres; ordenó también reclutar los mejores pilotos de la región. ¡Y se hizo a la mar!

Uno de los cronistas más explícitos en el singular relato, fue el padre Miguel Cabello de Balboa, que nos cuenta:

“De este viaje (Topa Inga Yupanqui) se alejó de tierra más de lo que se puede fácilmente creer, mas cierto afirman los que sus cosas de este valeroso Inca cuentan, que de este camino se detuvo por la mar duración y espacio de un año y dicen más que descubrió ciertas islas a quien llamaron Hagua Chumbi y Nina Chumbi. Qué islas estas sean en el Mar del Sur (en cuya costa el Inca se embarcó), no lo osaré determinar, ni qué tierra sea la que puede presumirse ser hallada en esta navegación”.

¿Pudo realizarse el viaje? A la luz de lo que venimos leyendo creemos que sí; ya sabemos de la habilidad de los antiguos peruanos para construir balsas y de la extraordinaria, provista de velas de algodón, con que se toparon los europeos en 1526.

THE EXPEDITION OF TAPAC YUPANQUI

According to odd chroniclers, Tupac Yapanqui, when he was not yet an Inca but had only been designated successor of his father, the great Pachacutec Inca, made a long trip to the Ocean.

The first chroniclers collected tales on the old inhabitants of the conquered Empire. Some must have been the result of the narrator's imagination. The chroniclers must have written them down, but there are so many doubts as to their truthfulness that they are not accepted.

This does not happen in the case of the great voyage of Tupac Yapanqui. Not one but several chroniclers obtained similar versions in different places.

Prince Tapac Yupanqui, following his father's instructions, embarked upon a great conquering expedition to extend the dominion of the Empire towards Chinchaysuyo, the northern part of the Empire. His campaign was successful: the **quancavilcas** and other people, who lived on the coast of the current territory of Peru, were subdued. The Incas Empire was reaching its largest expansion. Tumbes and the Puná island were also occupied.

According to the chroniclers, when he was in said zone gathering forces after those extraordinary war feats, he knew from some merchants that some men had arrived some time ago by sea in big sailboats. From where? From some distant islands.

Prince Tupac Yupanqui was surprised to learn this, but the ambition seized him too: according to the chroniclers, there was plenty of gold in the islands. Taking advantage of the knowledge that the inhabitants of the coast of Manta (now a part of the Ecuadorian province of Manabí) had of the construction of boats, he ordered the construction of several boats to accommodate some 20,000 men; he also ordered the recruitment of the best pilots of the region and venture to the sea.

One of the most explicit chroniclers was Father Miguel Cabello de Balboa, who told us:

“This voyage (Topa Inga Yupanqui) lasted more than what we can easily believe; some of those who related the life of this courageous Inca say that he stayed in the sea for more than one year and that he discovered some islands that he called Hagua Chumbi and Nina Chumbi. I cannot dare to say whether these islands were located in the South Sea (the Inca started his voyage on its coasts) or what lands did he find in his trip”.

Could the voyage be made? Based on the above, we think that it was made. We know already about the skill that the men of ancient Peru had in the construction of rafts, and that the Europeans found in the 1526 rafts with cotton sails.

Los estudiosos más serios, no dudan que el viaje realmente se llevó a cabo; no fue pues, una fantasía de la imaginación. Algo de incierto puede haber en los datos que recogieron los cronistas, pues los relatos de los pueblos sin escritura, van transformándose de generación en generación; así es la leyenda; pero eso no permite negar la verdad de fondo.

El destino de la expedición sí ha provocado diversas controversias. ¿A dónde llegó la expedición? ¿Dónde quedarían esas misteriosas Hagua Chumbi y Nina Chumbi?

Para algunos fueron las islas de Lobos (Lobos de Fuera y Lobos de Tierra), al norte peruano, aproximadamente frente a las costas de los departamentos de Piura y Lambayeque. Otros piensan que no pudo ser tan cerca, que la expedición arribó a las islas Galápagos o Archipiélago de Colón, a unos 1,200 kms. de las costas del actual Ecuador (del que hoy forman parte).

Hay quienes piensan que el lugar de arribada fue la Polinesia; que habrían recalado en el Archipiélago de Tuamotú, a la isla Mangareva, más exactamente. Son varias las razones para aceptar que el destino de la expedición fue, queriéndolo o no, Mangareva. El navegante Thor Heyerdahl, encontró vigente aún en la isla la leyenda de la llegada de un jefe rojo (¿cobrizo?), que llegó desde donde se levanta el sol (es decir, en relación a ellos, desde las costas occidentales de sudamérica o desde el Pacífico Oriental). También halló Heyerdahl, que aún se recordaba la presencia de un personaje que se llamó Tupa o Topac, y que no sería otro que nuestro Túpac Yupanqui.

Favorece también la tesis polinésica que, según las crónicas, en su viaje de regreso los expedicionarios trajeron gente de color; ellos podrían ser melanesios (negros), esclavizados por los polinesios.

La posibilidad de que la expedición llegara a la isla de Pascua (hoy bajo soberanía chilena), también ha sido propuesta. El mismo Heyerdahl, el viajero famoso por su travesía en la balsa Kon Tiki hace cuarenta años, no descarta ese lugar, pero se inclina mucho más por Mangareva.

Es evidente que después de la expedición de Túpac Yupanqui, el mar se fue haciendo más familiar para los antiguos peruanos. La conquista llega no sólo en momentos que Occidente se aventuraba a nuevos descubrimientos. Los Incas también —en evidente distinta proporción— ampliaban sus fronteras.

OCCIDENTE LLEGA POR MAR

Desde fines del siglo XV, se va dando la expansión colonial y marítima de la península ibérica. Ella había tenido su punto de arranque en los descubrimientos portugueses que alentó el príncipe Enrique El Navegante.

A lo largo del siglo XV, marinos portugueses como Gil Eanes, Nuño Tristao, Dini Dias, Diego Cao, Bartolomé Díaz y Vasco de Gama, avanzan bordeando el continente africano y descubriendo nuevas tierras.

Entre el descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza por Bartolomé Díaz y el de Vasco de Gama, que llega a Calcuta, ocurre el Descubrimiento de América.

Todos estos acontecimientos fueron fruto del notable avance que durante el siglo XV fue ocurriendo en la arquitectura naval. Expertos de la región del Algarve (al sur de Portugal), introdujeron modificaciones en las naves: los cascos se hicieron más altos; las bordas se hicieron más altas; el castillo de popa se hizo más alto, mientras la proa se tornaba más punteada. Con todo eso se logró una nave que se balanceaba menos y cuyo velamen fue creciendo y perfeccionándose: la Carabela.

Con ellas la corona de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón de la España ya unificada de fines del siglo XV y a quienes el pontífice Alejandro VI concedió el título de Reyes Católicos, ensancharon el mundo hasta entonces conocido por Occidente.

Fueron ellos los que alentaron la empresa descubridora de una nueva ruta a la India, propuesta por un iluminado navegante y científico genovés, Cristóbal Colón. Con pasión a pesar de prolongados reveses, Colón consiguió el apoyo de Fernando e Isabel que pusieron a su disposición tres naves que adquirirían fama: la Santa María, la Niña y La Pinta.

Con ellas en nombre de España, Colón emprendería el gran viaje que devendría en el más portentoso descubrimiento, aquel al que un cronista, ya citado con anterioridad, menciona como "la mayor cosa, después de la creación del mundo, sacando la encarnación y muerte del que lo creó" (López de Gómara).

The most serious specialists do not doubt that the trip did take place. It was not then a fantasy of the imagination. There can be something uncertain in the information gathered by the chroniclers because the tales related by people who do not know how to write change from generation to generation. This is how a legend is born. For this reason, we cannot deny the truth that these tales are based upon.

The destination of the expedition has given rise to several controversies. Where did the expedition arrive? Where were said mysterious Hagua Chumbi and Nina Chumbi located?"

For some, these were the Lobos islands (Lobos de Fuera and Lobos de Tierra), located to the north of Peru, approximately opposite the coasts of the departments of Piura and Lambayeque. Others think that they could not have been so close; that the expedition arrived in the Galapagos islands or Columbus Archipelago, approximately 1,200km from the current coast of Ecuador (to which they now belong).

Some think that they arrived in the Polynesia; that they may have arrived in the Tuamati Archipelago, precisely in the Mangareva island. There are several reasons to accept that the destination of the expedition was, like it or not, Mangareva. A navigator called Thor Heyerdahl found still alive a legend which related that a red chieftain (copper-colored) had arrived from where the sun rises (that is, with respect to them, from the western coast of South America or from Eastern Pacific). Heyerdahl also found out that the natives still remembered a person called Tupa or Topac, who would be no other person but our Tupac Yupanqui.

The Polynesian thesis is also favored by the fact that, according to the chronicles, the members of the expedition brought in their return trip color people; they could have been Melanesian (blacks) made slaves by the Polynesian.

The possibility that the expedition may have arrived in the Pascua island (now under Chile's sovereignty) has also been proposed. Heyerdahl, who became famous for his voyage in the Kon Tiki boat forty years ago, does not discard that place, but is much more inclined for Mangareva.

It is obvious that after Tupac Yupanqui's expedition, the sea gradually became more familiar to the men of ancient Peru. The Conquest took place not only when the West was venturing to make new discoveries since the Incas also extended their borders, but obviously in a different proportion.

THE WEST ARRIVES BY SEA

The colonial and maritime expansion of the Iberian Peninsula started at the end of the 15th century. It started with the Portuguese discoveries encouraged by Prince Henry, the Navigator.

Throughout the 15th century seamen like Gil Eanes, Nuño Tristao, Dini Dias, Diego Cao, Bartolome Diaz and Vasco da Gama bordered the African continent discovering new lands.

America was discovered after the Cape of Good Hope by Bartolomé Díaz and before the discovery of Calcutta by Vasco de Gama.

All these discoveries were the result of the remarkable progress achieved during the 15th century in Naval Architecture. Experts of the Algarve region (south of Portugal) modified the vessels: the hulls were made longer; the gunwale was made taller, the quarterdeck was also made taller and the prow was elongated. With this, the vessel rolled less and the sails started to grow in size and to be improved. The result was the Caravel.

With the Caravel, the empire of Isabel de Castilla and Fernando de Aragón, from Spain — already unified since the end of the 15th century — and to whom Pope Alexander VI had given the title of Catholic King and Queen, respectively, widened the world then known by the West.

They were the ones who encouraged the discovery of a new route to India, which had been proposed by an enlightened Genoese navigator and scientist, Christopher Columbus. With passion, despite the lengthy misfortunes, Columbus obtained the support of Fernando and Isabel, who provided him with three vessels which would later become famous "La Niña", "La Pinta" and "La Santa María".

With said vessels and on behalf of Spain, Columbus embarked upon a journey which would end up in the most marvellous discovery described by one of the aforementioned chroniclers as "the best thing that had ever happened since the creation of the world, not to mention the incarnation and death of the Creator" (López de Gómara).

Tres viajes más realizaría el gran navegante epónimo que moriría en Valladolid el 20 de mayo de 1506, cuando desde la isla Española y su capital Santo Domingo, irradiaban expediciones de descubrimiento, exploración y colonización.

Una de ellas, la que comandaba el extremeño Vasco Núñez de Balboa, descubrirá el Mar del Sur, hoy llamado Océano Pacífico, atravesando el istmo de Panamá.

Desde esta última localidad, fundada el 15 de agosto de 1519, saldrían los viajes exploradores y colonizadores que llegarían hasta las costas del Perú, cuya fama era anterior a su descubrimiento y cuyo nombre nacería en esas comarcas. Perú, ha dicho el ilustre historiador Raúl Porras Barrenechea, "no fue nombre de la lengua quechua, ni tampoco de la antillana o caribe, sino corrupción del nombre del cacique de una tribu panameña, vecina del golfo de San Miguel, llamado Birú, al que los soldados de Panamá dieron en llamar **PERU**".

El descubrimiento y conquista de estas tierras, sería obra de huestes comandadas por otro extremeño como Núñez de Balboa, Francisco Pizarro, al que José Antonio del Busto ha llamado con acierto en su excelente biografía: "El Marqués Conquistador".

Tres fueron los viajes que realizó Pizarro en la empresa descubridora del Perú, zarpando, en cada ocasión, hacia 1524, 1526 y 1531.

De los tres viajes, el primero fue en la práctica sólo de exploración; el segundo, de grandes dificultades, pues en la Isla del Gallo (setiembre de 1527), Pizarro debió enfrentar el descontento y el desánimo de muchos que, ante el hambre y las enormes penurias, decidieron volver a Panamá.

Fue entonces cuando, como nos lo relata José Antonio del Busto:

"El trujillano no se dejó ganar por la pasión y, desenvainando la espada, avanzó con ella desnuda hasta sus hombros. Se detuvo ante ellos, los miró a todos y evitándose una arenga larga se limitó a decir, al tiempo que —según posteriores testimonios— trazaba con el arma una raya sobre la arena: Por este lado se va a Panamá, a ser pobres, por este otro, al Perú, a ser rico; escoja el que fuere buen castellano, lo que más bien le estuviera".

Trece fueron los valientes, los **Trece de la Fama**, que decidieron insistir en la difícil empresa.

El tercer viaje sería el definitivo. El sábado 16 de noviembre de 1532, el Gran Señor del Imperio Inca, **Atahualpa**, era tomado prisionero.

Concluía una etapa de la Historia del Perú y se iniciaba otra. En ambas, el mar ha jugado un importante papel y le abrió al conquistador español las puertas de un fabuloso imperio.

The great eponymous navigator made three other voyages before dying in Valladolid on May 20, 1506 when expeditions for the discovery, exploration and colonization of new lands had started to depart from the Spanish island and from its capital, Santo Domingo.

One of them, the one headed by Vasco Núñez de Balboa, a native of Extremadura, discovered the South Sea, now called Pacific Ocean, crossing the Panama isthmus.

Exploratory and colonizing expeditions departed from the latter place, founded on August 15, 1519, and arrived on the coasts of Peru, which was famous even before its discovery. Its name was given after said region. Peru, has said the distinguished historian Raúl Porras Barrenechea, "was neither a quechua name, nor Antillean or Caribbean; it was a degeneration of the name of the Indian chief of a Panamenian tribe which was close to the Saint Michael Gulf, called Biru, which the Panamenians soldiers called **PERU**".

These lands were discovered and conquered by armies directed by Francisco Pizarro who, like Núñez de Balboa, was also a native of Extremadura. José Antonio del Busto has wisely called him "The Conqueror Marquis" in his excellent biography.

Pizarro made three journeys to discover Peru: in 1524, in 1526 and in 1531.

From the three journeys, the first one was in practice an exploratory journey with great difficulties because in the Cock Island (Isla del Gallo) (September 1527) Pizarro had to cope with the unrest and discouragement of several of his men who decided to return to Panama due to hunger and an enormous penury.

It was then when, as related by José Antonio del Busto:

"Pizarro did not let passion get the better of him and drawing his sword walked forward towards his men. He stopped before them, looked at them and, avoiding a long harangue, only said the following while drawing a line on the sand: From this side you can go to Panama to be poor, from this other side, to Peru to be rich; whoever is a good Castilian must choose where he prefers to go".

There were thirteen courageous men, the **Thirteen of the Fame**, who decided to insist on this hard venture.

The third journey was the decisive one. On Saturday, November 16, 1532, the Great Lord of the Incas Empire, **Atahualpa** was taken prisoner.

This is how a period of the history of Peru ended and a new one started. In both periods, the sea played an important role which opened the doors of a fabulous empire to the Spanish conquerors.

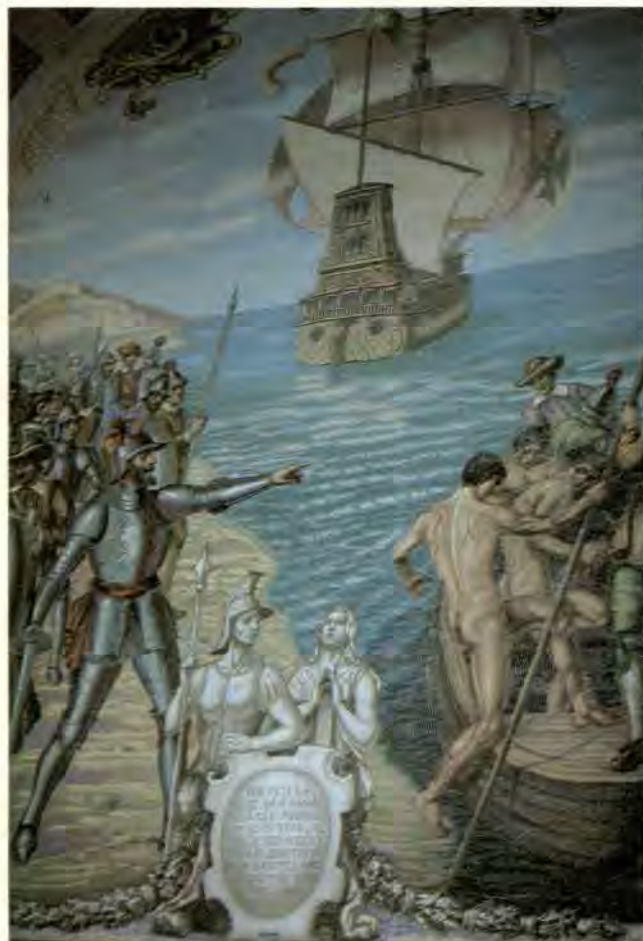


Maqueta de la Santa María, nave insignia del viaje descubridor colombino.

Model of the "Santa Maria", the flagship of the great discoverer, Columbus.

Escena en la Capilla de la Catedral de Lima, donde reposan los restos del conquistador Francisco Pizarro. En ella se representa la escena decisiva de la Isla del Gallo.

Painting in the Chapel of the Cathedral in Lima, where lie the remains of the conquistador, Francisco Pizarro, and showing the important decision made on the Isla del Gallo.



El mar en el Virreinato, la Emancipación y la República

The sea under the Vice-Royalty Emancipation and the Republic

EL ESPACIO MARITIMO COLONIAL

Consolidada la conquista hispana e iniciado el proceso de la sociedad virreinal, progresivamente el mar fue acentuando su influencia en todos los aspectos de la vida nacional. De esta manera, el apacible océano se convirtió en el elemento vital que no sólo moldeó y consolidó nuestra ya anunciada vocación marinera, sino que, específicamente, diseñó lo que con propiedad, durante esos trescientos años, podríamos denominar como el “espacio marítimo colonial”.

Desde esta perspectiva, el mar peruano, nuestro mar, rápidamente se constituyó en el eje del quehacer colectivo del Perú en sus múltiples y complejas manifestaciones: culturales, sociales, políticas, económicas, religiosas, geográficas, científicas, etc.; asumiendo así, en función de la alejada posición geográfica del Perú colonial, el papel de obligado medio de contacto, a través de la navegación mercante a vela, con los centros europeos de civilización. En una palabra, con el advenimiento del Virreinato, la comunicación por el Pacífico adquirió una dimensión realmente ecuménica.

Geopolíticamente hablando, el Pacífico peruano, ubicado en el centro de un amplio radio de acción, se constituyó desde el primer momento, ante los ojos de la monarquía española, en la ruta natural tanto de las riquezas peruanas, como del flujo comercial y cultural. Así, la relación inicial Metrópoli-Nuevo Mundo, pronto se amplió y se diversificó a otros lugares más distantes y prósperos. El comercio se hizo mayor; los puertos se convirtieron en los grandes portales del progreso virreinal; y el mar en el factor que lo hizo materialmente posible.

En este contexto de gran formato, sin duda vinculado a nuestro espacio marítimo, el eje Callao-Panamá-Sevilla se instituyó en la ruta predominante del tráfico colonial. A su vez, al interior de este eje natural, punto de convergencia obligado fue el puerto del Callao, de donde arrancaban las dos siguientes modalidades de carácter marítimo-comercial: de un lado, el cabotaje intenso, a lo largo de nuestras costas entre Guayaquil y Arica, que servía fundamentalmente para el aprovisionamiento de víveres y artículos de primera necesidad; esta modalidad se cumplía con una flota de buques menores y lanchas. De otro lado, la gran ruta comercial al exterior (llamada también ruta de alta mar) que conectaba al

COLONIAL MARITIME SPACE

Once the Spanish conquest had been consolidated and the process of the viceregal society had commenced, the sea progressively started to accentuate its influence on all aspects of the national life. In this way the mild ocean became the vital element which not only shaped and consolidated our already announced maritime vocation but also specifically designed, during those three hundred years, what we could properly call the “colonial maritime space”.

From this perspective the Peruvian sea, our sea, became rapidly the axis of the collective duties of Peru in its multiple and complex manifestations: cultural, political, economic, religious, geographical, scientific, etc.; assuming in this way, based on the remote geography of colonial Peru, the role of a compulsory point of contact, through the merchant navigation with sailing ships, with the European centers of civilization. In one word, with the forthcoming Viceroyalty epoch, the communication through the Pacific acquired a real ecumenical dimension.

Geopolitically speaking, the Peruvian Pacific, located at the center of a broad range of action, became from the first moment before the eyes of the Spanish monarchy the natural route both for the Peruvian riches, as well as for the commercial and cultural flow. In this way the initial Metropolis-New World relationship, was soon extended and diversified to other more remote and prosperous places. Commerce increased, the ports became the big gangways of viceregal progress and the sea the factor which made it materially possible.

In the context of great size, undoubtedly related to our maritime space, the Callao-Panama-Sevilla axis was established in the predominant route of our colonial traffic. In turn, at the interior of this natural axis, the compulsory point of convergency was the port of Callao, where the following two maritime-commercial modalities started: on the one hand, the intensive cabotage along our coasts between Guayaquil and Arica which were mainly used to supply food and staples; this modality was accomplished by means of a fleet of minor vessels and motorboats. On the other hand, the great commercial route overseas (also called the highseas route) which connected Peru with the Metro-



El primer mapa del Perú: La Carta de Diego Méndez.

The earliest map of Peru, by Diego Méndez.

Perú con la Metrópoli a través del Istmo de Panamá. En el primer caso, los puertos de Paita e Ilo jugaron un papel de primerísimo orden, convirtiéndose el primero "en un lugar de arribada forzosa para los sufridos navegantes". En cuanto al comercio exterior, para su mantenimiento los comerciantes peruanos reunidos en Lima por marzo o abril se aprovechaban de la *Armadora del Mar del Sur* que en dos o tres semanas, unía el Callao con Panamá. Una vez en Tierra Firme, los mercaderes se transportaban a Nombre de Dios o Portobelo, donde participaban de la hermosa feria y adquirirían todos los productos europeos alcanzables, con los que tornaban satisfechos al Perú, no sin antes tomar las debidas precauciones. Habría que señalar que este movimiento comercial también se efectuaba, aunque en menor escala, con Nicaragua, Guatemala, Nueva España (México) y con Chile. A través de México (procedente de Filipinas) tuvimos, igualmente, tráfico comercial con la lejana China.

El flujo de este comercio externo e interno, afrontó, desde el mismo siglo XVI, un problema concreto: la defensa de lo que se acostumbró a llamar con una metáfora las "puertas" del océano. Para el Perú el Pacífico era fundamental; requería el ir y venir a Panamá, cruzar el Istmo y comunicarse después en el Caribe con la flota española; como necesitaba de otro lado asegurarse el transporte hasta Chile, que por tierra resultaba sumamente difícil y riesgoso. En suma, le era indispensable facilitar la comunicación y controlar por el Norte la puerta terrestre de Panamá y por el Sur la puerta marítima del Estrecho de Magallanes. Este es el tema que preocupa entonces, no sólo a los gobernantes y a los marinos mismos, sino al hombre común en el Perú. Así lo vio con claridad el Duque de la Palata, Melchor de Navarra y Rocaful, cuando en su Memoria de 1686 dijo: "Dos puertas tiene este mar y la que no puede cerrarse (la del Estrecho, en el Sur) es la que debe dar menos cuidados, porque para venir con tan larga y peligrosa navegación, es menester mucha gente por la que se ha de perder, muchos bastimentos y buenos navíos. En cambio, la puerta del norte (o sea Panamá) tiene un postigo abierto por Tierra Firme que puede hacer asados a los piratas y puede conservarlos en este mar con mayores fuerzas de las que entraron por el Estrecho".

Ahora bien; un breve análisis del tráfico marítimo de estos años, resulta sumamente útil e interesante para poder entender la naturaleza y la proyección de la economía colonial. Si interpretamos este tráfico desde el punto de vista europeo, la economía virreinal peruana (y americana en general) representó una economía de predominancia minera. Lo que las Indias dieron a Europa fue, bien sabemos, metales preciosos; contribuyendo el Perú durante los siglos XVI y XVII con una proporción variable del 50 al 70% de la masa metálica. Los otros productos coloniales fueron relegados a un modesto segundo plano. En este cuadro, Lima, además de su reconocida preeminencia política, fue establecida como el gran centro recolector y coordinador, al cual debían afluir los excedentes de todas las cajas regionales del Virreinato. De este hecho, asimismo, derivó la importancia del puerto del Callao, el primero en este orden en el Pacífico Sur, eje incuestionable de toda la gravitación marítima.

Concebido así el panorama virreinal, se puede constatar que el extraordinario movimiento marítimo de entonces no se hubiera desarrollado sin la presencia minera del Perú. En otros términos, el ritmo minero peruano y el ritmo del tráfico marítimo, llegaron a configurar no sólo un concordante paralelismo de índole coyuntural, sino un sólido e inseparable binomio. Es precisamente a través del mar en que, en gran medida, nuestras riquezas, salidas desde las zonas más alejadas y elevadas de la altiplanicie, llegan a su destino final. Así, por ejemplo, en el caso de la plata, la ruta seguida era la siguiente: Debidamente embalado, el metal precioso salía de Potosí a lomo de llamas y mulas hasta el puerto de Arica, donde debían estar los barcos esperando para su embarque a Lima; esta ruta terrestre duraba un poco más de dos semanas, dependiendo de la dictadura climática del Altiplano. De Arica al Callao se utilizaba la vía marítima, tardando más o menos ocho días. Este tráfico lo realizaban por lo general dos galeones y un *patache*. Llegada la masa metálica a la Capital, correspondía a las autoridades tener todo preparado para su inmediato despacho al Istmo; la navegación Callao-Panamá se cumplía aproximadamente en tres semanas. El cruce del Istmo, desde Panamá a Nombre de Dios, y después de su destrucción, a su sucesora Portobelo, aunque incómodo por motivos climáticos, era un paso mucho más corto que todas las etapas anteriores. Ya sea aprovechando la ruta combinada fluvial-terrestre o la calzada terrestre exclusivamente, se podían cubrir sus 18 leguas (unos 70 u 80 kilómetros) en cuatro días, para ver al fin la vertiente atlántica y de aquí proseguir a Sevilla. De esta manera, pues, el circuito terrestre-marítimo-fluvial, con evidente predominancia de lo segundo, culminaba con el éxito ansiado por todos.

polis through the Isthm of Panama. In the first case, the ports of Paita and Ilo played a leading role and the former became "a compulsory point of arrival for the suffered sailors". As to foreign trade, in order to maintain it, the Peruvian merchants who gathered in Lima around March or April, took advantage of the *Small Naval Fleet of the South Sea* which in two or three weeks joined Callao with Panama. Once on Tierra Firme, the merchants went to Nombre de Dios or Portobelo, where they participated in the beautiful fair and acquired all the European products available with which they returned satisfied to Peru but taking all the precautionary measures. It must be pointed out that this commerce, although at a minor scale, was also made with Nicaragua, Guatemala, New Spain (Mexico) and Chile. We also had a commercial traffic with the remote China through Mexico (coming from the Philippines).

The flow of this foreign and domestic trade encountered since the 16th century itself a specific problem: the defense of what used to be called with a metaphor the "doors" of the ocean. For Peru the Pacific ocean was fundamental; it was required for the transportation to and from Panama, crossing the Isthm to then communicate in the Caribbean with the Spanish fleet; since it had to secure on the other hand the transportation to Chile which by land was too difficult and dangerous. In summary, it was indispensable for Peru to communicate and control through the north the terrestrial door to Panama and through the south the maritime door to the Strait of Magallanes. This is a subject that concerns not only governors and sailors themselves but also the common man of Peru. This is what the Duke of Palata, Melchor de Navarra and Rocaful, clearly envisioned in his memoirs of 1686 when he said: "This sea has two doors and the one that cannot be closed (the Strait, in the south) is the one that has to be the least dangerous because to sail through such a long and dangerous route many people and many supplies and good vessels can get lost. In turn, the door in the north (that is, Panama) has an open gate through Tierra Firme which can capture the pirates and keep them in this sea with more strength than the one which entered through the Strait".

Now, a brief analysis of the maritime traffic of these years is very useful and interesting in order to be able to understand the nature and projection of the colonial economy. If we interpret this traffic from the European standpoint, the Peruvian (and American in general) viceregal economy represented a predominantly mining economy. What the Indies gave to Europe was, we know very well, precious metals; and Peru contributed during the 16th and 17th centuries a variable proportion of 50 to 70% of the metal production. The other colonial products were relegated to a modest second place. In this scene, Lima, in addition to its recognized political pre-eminence was established as a great gathering and coordinating sector to which all the surpluses from the regional cash boxes from the Viceroyalty had to flow. This also gave the importance it had to the port of Callao, the first one of this order in the South Pacific, and unquestionable axis of the entire maritime gravitation.

Thus conceived the viceregal panorama, we can see that the extraordinary maritime movement of that time would have not developed without the presence of Peru as a mining country. In other terms, the Peruvian mining movement and the rhythm of the maritime traffic formed not only a concordant parallelism of a circumstantial nature but also a solid and inseparable binomial. It is precisely through the ocean that to a large extent our wealth proceeding from the remotest and highest areas of the highlands reached their final destination. In this way, for example, in the case of silver, the route followed was the following: duly packed, the precious metal left Potosí on the back of llamas and mules to the port of Arica where the ships were waiting to take them to Lima; this route by land took somewhat more than two weeks, depending on the weather conditions in the Andes. From Arica to Callao the sea was used and this took more or less eight days. This traffic was usually made by galleons and a tender. Once the metals arrived at the Capital, the authorities were in charge of having everything ready to deliver them immediately to the Isthm; the navigation between Callao to Panama was accomplished approximately in three weeks. The crossing of the Isthm, from Panama to Nombre de Dios, and after its destruction to its successor, Portobelo, although uncomfortable because of its weather, was a much shorter segment than all the prior ones. Either taking advantage of a combined river-land route or the route by land exclusively, 18 leagues (approximately 70 or 80 kilometers) could be journeyed in four days to finally arrive to the Atlantic and then continue to Sevilla. In this manner then the land-sea-river circuit, with a predominance of the sea route, ended with the success longed for by all.

Como queda dicho, la gravitación político-económica de Lima, atrajo sobre el Callao una paralela gravitación de orden comercial y mercantil que, directamente, exigió para su movilidad el servicio regular de barcos en óptimas condiciones; requisito éste que pocas veces se cumplió a cabalidad.

Convertido, pues, el Callao en el puerto de concentración y salida de mercaderías, tributos y caudales del reino, se impuso la necesidad de que la **Armadilla del Mar del Sur** no sólo tuviese su apostadero en dicho puerto, sino que operase, justamente, a partir de él. En efecto, la mencionada **Armadilla**, enviada por el Virrey con el contingente del oro y la plata de la Real Hacienda, salía del Callao con rumbo al puerto de Perico (Panamá); la integraban no sólo galeones artillados llenos de soldados para proteger el tesoro, sino también barcos mercantes repletos de mercaderes que acudían a Tierrafirme dispuestos a adquirir todo lo que hubiera traído la **Flota de Indias** de España. En este sentido, la **Armadilla** cumplía con un doble objetivo: custodiar el tesoro y proteger a las naves mercantes particulares.

La expedición, al menos a principios del Virreinato, se verificaba una vez al año; razones de carácter económico, político, estratégico y de seguridad, así lo determinaban. Posteriormente, en los albores del siglo XVII, se asiste a un ritmo escalonado en forma bienal, alternándose una armada completa de tres o cuatro navíos y una media armada, de dos, bajo la composición elemental de una Capitana y una Almiranta.

El zarpe era todo un acontecimiento; el Callao adquiría, de pronto, una fisonomía especial que rompía su diaria rutina y monotonía. Curiosos e interesados acudían a nuestro primer puerto ansiosos de observar las gallardas naves o a dar el "vete con Dios" a sus seres queridos. El Virrey en persona y su comitiva señorial, hacíanse también presentes, rubricando así el carácter oficial de la expedición. Las lágrimas y los pañuelos, expresaban mejor que nada el anuncio de una despedida inevitable.

A fin de conseguir el oportuno enlace con el Atlántico y asegurar el inmediato camino de los metales preciosos a Sevilla, la fecha ideal de arribada de la **Armadilla** a Panamá era durante el mes

As has been said, the political-economic importance of Lima attracted to Callao a parallel importance of a commercial and mercantile order which directly required for its mobilization the regular service of ships in optimum conditions, which requirement was seldom fully satisfied.

Callao, which had thus become a port of concentration and of delivery of merchandise, tributes and wealth from the kingdom, required that the **Small Fleet** in reference sent by the Viceroy with the quota of gold and silver of the Royal Treasury left Callao bound for the port of Perico (Panama); it was composed not only by galleons armed with artillery and full of soldiers to protect the treasury but also by merchant ships full of merchants who were going to Tierra Firme eager to acquire everything the **Fleet from the Indies** had brought from Spain. In this sense, the **Small Fleet** fulfilled a twofold objective: to guard the treasury and protect the private merchant ships.

The expedition, at least at the beginning of the Viceroyalty, was verified only once a year; economic, political, strategic and safety reasons so required it. Thereafter, at the beginning of the 17th century, this was increased to twice a year, alternating one complete fleet of three or four ships and a half fleet of two composed basically of one Captain and one Admiral.

The departure was a big event; Callao all of a sudden gained a special aspect which broke its daily routine and monotony. All the curious and interested persons went to our first port anxious to see the gallant ships or to give the "Go with God" farewell to their beloveds. The Viceroy himself and his stately committee were also present, acknowledging in this way the official character of the expedition. Tears and handkerchiefs expressed better than anything else the announcement of an inevitable farewell.

In order to make a timely connection with the Atlantic and to immediately secure the route of the precious metals to Sevilla, the ideal time of arrival of the **Small Fleet** to Panama was during the month of March and this had been ordered in 1606; however,



Una nave típica del siglo XVI.

A typical XVIth-century ship.

de marzo y así se había ordenado por una disposición de 1606; sin embargo, circunstancias diversas llevaron más tarde a la Corona a trasladar a junio la llegada de la plata.

Una vez cumplida la larga, penosa y peligrosa jornada (viaje y tornaviaje de Panamá), todo el personal subalterno (extraído de las compañías de milicias de Lima) era dado de baja, y aunque con esta política se ahorraba el gasto de mantener un núcleo humano inactivo durante largas temporadas, se corría el evidente riesgo de no contar con un personal estable y ducho en el arte de navegar y guerrear. De ese modo, cuando surgía de improviso la amenaza de piratas o cualquier posibilidad de un conflicto naval, automáticamente, se echaba mano de una tripulación colecticia sin mayor experiencia o contacto con el mar. Las desventajas eran patentes: se ponía en riesgo a la armada entera, colocándola ya de antemano, en una manifiesta situación de inferioridad frente al enemigo.

La marcha de la **Armada**, cuya conformación cuantitativa varió según las épocas y circunstancias, estaba siempre precedida por un barco "**Aviso**" que llevaba noticias de su próximo arribo; generalmente el "**Aviso**" se anticipaba a la **Armada** en más o menos un mes. La jefatura suprema de la flota estaba a cargo del Teniente de Capitán General, como Lugarteniente del Virrey; el estandarte se abatía en la nave Capitana, donde se hallaba embarcado el mencionado militar y en torno a ella se agrupaban los cuatro o cinco navíos de guerra.

El retorno de la **Armada** (para superar las 2,340 millas que separaban al Istmo del Callao) se efectuaba después de una prolongada permanencia en el puerto de Perico. Su regreso estaba signado por una misión específica: escoltar el rico cargamento (mercaderías y efectos europeos) que los comerciantes habían adquirido en la célebre y ya tradicional feria de Portobelo. Al llegar al puerto de San Francisco de Paita, puerto que tenía fama de ser lugar donde se hacían "**hartos embustes por descargar cosas vedadas los mercaderes que no las osan pasar al puerto del Callao**", los pasajeros de las naves mercantes preferían desembarcar allí ya que más adelante "**la corriente y el viento australes hacían muy peligrosa la travesía**". La ruta por tierra hacia la Ciudad de los Reyes, es descrito modernamente del siguiente modo. En Paita empezaba el tráfico de los arrieros, hallándose en el puerto enormes recuas de mulas listas para recibir carga. El viaje se hacía en tres buenas jornadas y bajo un sol abrasador, por lo que algunos preferían hacerlo de noche a la luz de la luna. Lo cierto es que en breve se ingresaba al valle de Piura, descubriéndose la ciudad de San Miguel. De San Miguel se salía y por Motupe y Jayanca seguía a Túcume, Cinto y Collique, valles todos que oficiaban de frescos oasis en los candentes arenales de la costa yunga. Lugar que merecía un mayor reposo era Saña, continuándose a Pacasmayo y deteniéndose en Trujillo, ciudad que también ofrecía a los viajeros una estadía algo larga de varios días. Reanudado el viaje, la cabalgata pasaba por el valle de Guañape. Se llegaba al valle del Santa y a la floreciente población de La Parrilla. Posteriormente se tocaba en Huambacho y luego en Huarney. Inmediatamente aparecía Paramonga con sus plantaciones de caña de azúcar y algodón. Luego más arenales y desiertos, resecos y amarillos como siempre, sin cosa viva. Se llegaba a la villa de Huaura, adentrándose en el valle de Chancay. Al poco tiempo se ingresaba a la Ciudad de los Reyes.

Mientras tanto, la **Armada** con su valiosa custodia, continuaba apresurada a su destino final, siempre y cuando no hubiese tenido contratiempos con algún pirata o corsario. El arribo al Callao se producía en medio de un júbilo contagioso y lleno de colorido; prácticamente, su llegada marcaba un hito importante en el año. Cuando alguien quería recordar algo trascendental decía: "**Fue dos días antes de que llegase la Armada**"; o, de otro modo: "**Ocurrió una semana después de la llegada de la Armada**".

various circumstances led the Crown to postpone to June the arrival of the silver.

After the long, enduring and dangerous journey (trip to and from Panama), all the subordinate personnel (taken from the militia corps of Lima) were laid off and although with this policy the expenses for maintenance of an inactive human nucleus during long periods were economized, there was an evident risk of not having stable and personnel qualified in the art of navigation and war. In this way, when there was an imminent threat from pirates or any possibility of a naval conflict, automatically they recruited a novice crew with no experience or contact with the sea. The disadvantages were obvious: the entire fleet was endangered placing it in advance in a position of inferiority before the enemy.

The advance of the **Small Fleet** whose number always varied with the times and according to the circumstances was always preceded by a "**Warning**" ship which always carried the news of its next arrival; generally the "**Warning**" ship was more or less one month ahead of the **Small Fleet**. The supreme direction of the fleet was in the hands of the General Captain's Lieutenant, or Viceroy's Lieutenant; the standard was hoisted in the Captain ship where the military in reference was embarked and around which four or five warships were grouped.

The return of the **Small Fleet** (to surpass the 2,340 miles which divided the Isthm from Callao) was made after a long stay at the port of Perico. Its return was determined by a specific mission: to escort the wealthy cargo (merchandise and European items) that the merchants had obtained in the famous and already traditional Portobelo fair. Upon arrival at the port of San Francisco de Paita, which was famous because it was the place where "**various tricks (were used) to unload forbidden items that the merchants did not dare to pass through the port of Callao**", the passengers of the merchant ships preferred to unload there because beyond that point "**the current and the southern winds made the journey very dangerous**". The route by land to the City of the Kings is modernly described as follows: The traffic of the mule drivers started in Paita where there were large droves of mules ready to receive cargo. The trip was made in three good journeys and under a burning sun, for which many preferred to travel by night with the light of the moon. The truth is that in a short while they were entering the valley of Piura, discovering the city of San Miguel. They left from San Miguel and continued through Motupe and Jayanca to Túcume, Cinto and Collique, all of which valleys had fresh oases in the burning deserts of the warm coasts. A place suitable for resting was Saña, the next point was Pacasmayo and then Trujillo, a city which also offered to travellers a long stay of several days. The next part of the trip by mule continued through the valley of Guañape. Then they reached the Santa valley and the flourishing population of La Parrilla. Thereafter they touched Huambacho and then Huarney. Immediately they appeared in Paramonga, with its sugar cane and cotton plantations. Then came more sandy areas and deserts, dried and yellowish as always, with no living matter. Then they arrived in the village of Huaura to then penetrate the valley of Chancay. Shortly afterwards they would reach the City of the Kings.

In the meanwhile, the **Small Fleet** with its valuable custody continued hastily to its final destination, provided no setbacks were encountered on the road with pirates or corsairs. The colorful arrival in Callao would take place amidst a contagious jubilation; practically, its arrival set an important landmark of the year. When somebody wanted to recall something important, he would say: "**It was two days before the arrival of the Small Fleet**"; or, as another would say: "**It happened one week after the arrival of the Small Fleet**".



El puerto de Paita en el siglo XVI.

The port of Paita in the XVIIth century.

Es tradición aceptada que los dos grandes flagelos que azotaron al Perú virreinal (uno de origen natural y el otro motivado por el hombre) fueron los temblores y los piratas. En efecto, el fenómeno de la piratería, ya presente en el siglo XVI, proliferó peligrosamente en los siglos XVII y XVIII, hasta el punto de exigir la adopción de severas medidas para atemperar sus gravosas consecuencias. La codicia de los piratas, llamados indistinta y despectivamente "Sea dogs", "Sea beggars" o "Sea robbers", se estimuló crecientemente con la divulgación de las versiones referentes a la inusitada riqueza de los cargamentos de metales preciosos procedentes del país de los incas, con destino a puertos españoles del Mediterráneo. En este sentido, el rico tesoro hispano devino en un apetecible manjar de irresistible tentación.

Los desmanes y fechorías de estos hombres sin ley y sin conmiseración, no sólo en las inmensidades del Atlántico sino también en las costas del Pacífico, sin duda llegaron a perturbar el normal funcionamiento del comercio de cabotaje regional y a afectar la economía general del Virreinato, así como la integridad y la regularidad de funciones de la **Armada del Mar del Sur**, puesta ocasionalmente al cuidado del resguardo de nuestras costas. Tan afectados se sentían los comerciantes limeños, que no sólo armaban naves y entregaban pertrechos a la autoridad, sino hasta llegaban a formar batallones para participar en los combates. En todo caso, se veían obligados a recargar el precio de las mercaderías al público, a fin de resarcirse de los gastos de defensa que ello originaba o del pago de los fletes en convoy. Oficialmente, la

It is traditionally accepted that the two major scourges (one was of a natural origin and the other one caused by man) which affected viceroyal Peru were earthquakes and pirates. In fact, the phenomenon of piracy, already existing in the 16th century, dangerously proliferated in the 17th and 18th centuries to such an extent that it was necessary to adopt several measures to ameliorate its serious consequences. The greed of pirates, indiscriminately and derogatorily called "Sea dogs", "Sea beggars" or "Sea robbers" was increasingly stimulated by the diffusion of versions relating to the uncommon riches of the precious metal cargo coming from the land of the Incas bound for the Spanish ports in the Mediterranean. In this sense, the wealthy Spanish treasury became an attractive and tempting target.

The abuses and misdemeanors of these merciless outlaws not only in the immense waters of the Atlantic but also on the coasts of the Pacific undoubtedly disturbed the normal operation of the regional coastal commerce and affected the general economy of the Viceroyalty as well as its integrity and the regularity of the duties of the **Small Fleet of the South Sea** occasionally commissioned with the protection of our coasts. The Limenian merchants felt so affected that they not only armed the vessels and delivered ammunitions to the authorities but also even formed battalions to participate in the battles. In any event, they were forced to increase the prices of the merchandise sold to the public so as to compensate for the defense expenses caused by this or the payment of convoy freights. Officially, the loss of the royal treasure represented an



Ataque corsario, incendio y embarque de botín.

An attack by pirates, fire-raising and loading of the booty.

pérdida del tesoro real revertía en abrumadora responsabilidad para los virreyes, así como para los armadores y consignatarios.

Además de estos dos impactos, económico y militar, los piratas lograron un tercer efecto: convulsionar el espíritu de la apacible población costera. Efectivamente, la conciencia civil del peligro se agrandaba porque los piratas eran por lo común Luteranos que, junto con sus depredaciones materiales, venían a quebrantar la unidad de la fe. Hawkins alarma tanto, que la relación de sus asaltos inicia en cierto modo el periodismo informativo en nuestro medio; Drake es para el hombre corriente el “**dragón**”; Cavendish el “**leopardo marítimo**”; Spielberguen hubiera saqueado Lima si, según la devota tradición, no la hubieran salvado los rezos de Santa Rosa; Morgan “**ministro del demonio**”, después de arruinar Portobelo incendió las iglesias de Panamá. Otros, como cantaba el poeta español Martín del Barco Centenera en su bello poema histórico, eran tan pecadores que llevaban jamón en sus barcos, no para alimentarse, sino para promiscuar los viernes de Cuaresma.

Ahora bien; de acuerdo al país de origen y a la categoría de su accionar (piratas o corsarios), estos “**bandidos**” del mar presentaban notas disímiles. Por ejemplo, los holandeses, doblando el Cabo de Hornos (en la extremidad de América del Sur), u operando desde Batania (Java), buscaban en el Pacífico nuevas tierras. Ese era el móvil principal que los traía al inmenso y pacífico mar. Sus más famosos navegantes fueron Olivier van Noort, Spielberguen y Jacobo L’Hermit, entre otros.

A los ingleses, en cambio, guiaba principalmente un propósito de guerra. Con patente de corso o sin ella, en condición de piratas o corsarios (aquellos, al margen de la ley; éstos, amparados y autorizados por su gobierno para atacar y destruir), los marinos

enormous burden for the viceroys as well as for the shipbuilders and consignees.

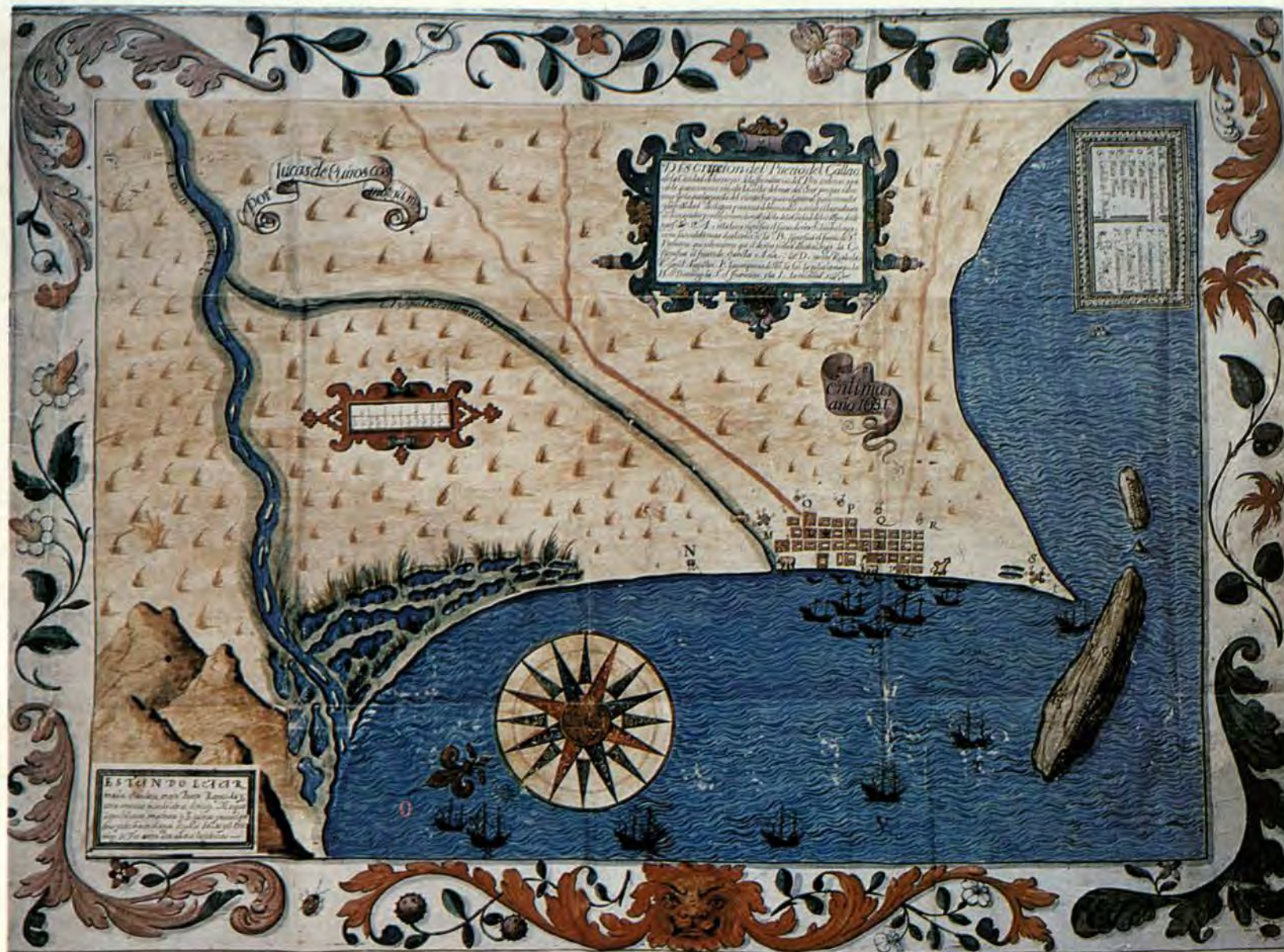
In addition to these two incidences, economic and military, the pirates achieved a third effect: to provoke the spirit of the calm coastal population. In fact, the civil conscience of danger was increased because the pirates were usually Lutherans who along with their material depredations came to break the unity of the faith. Hawkins caused such an alarm that the list of his robberies started in a certain way the informative journalism in our media; for the common man Drake was the “**dragon**”; Cavendish the “**sea leopard**”; Spielberguen would have looted Lima if, according to the pious tradition, the prayers of Santa Rosa had not saved it; Morgan “**the minister of the devil**” after ruining Portobelo and setting the churches of Panama on fire. Others, as written by the Spanish poet Martín del Barco Centenera in his beautiful historic poem were so sinful that they took ham to their ships not to feed them but to sin on Lent Fridays.

Now, according to the country of origin and the category of the actions (pirates or corsairs), these “**bandits**” of the sea showed different characteristics. For example, the Dutch, turning Cape Horn (southmost point in South America) or operating from Batania (Java), were looking in the Pacific for new lands. That was the main motivation which brought them to the immense and peaceful sea. Their most famous sailors were Olivier van Noort, Spielberguen and Jacobo L’Hermit, among others.

The British, instead, were mainly guided by a purpose of war. With or without a letter of reprisal, as pirates or corsairs (those outlaws and these protected and authorized by their government to attack and destroy), the British sailors fulfilled in their

Flota holandesa de Spielberguen frente al Callao.

The Dutch fleet of Spielberguen off Callao.



ingleses cumplían en sus incursiones la concreta misión de hostilizar el comercio entre la Península y sus reinos americanos y someter al saqueo a las villas y puertos de España en sus dilatadas posesiones del Nuevo Mundo. Esta guerra, abierta unas veces, solapada otras, con declaración formal o sin ella, se mantuvo por mucho tiempo, y fue causa —como queda dicho— de las mayores zozobras de que padecieron las ciudades coloniales, en general sumidas en una vida de silencio, de paz y letargos conventuales. Se mantuvo hasta mediados del siglo XVIII y la culminó el Capitán Ansón, quien en los años 1741 y 1742 amagó la costa occidental de América, saqueando, destruyendo y quemando.

Desde esta mira, los corsarios no intentaban asentamientos en las costas peruanas; lo que les interesaba era conseguir puntos de apoyo: bases para asegurar su dominio, y puertos e islas estratégicamente repartidas para la expansión de sus acciones en lo que se acostumbraba llamar “los siete mares”. “¿Qué utilidad reporta la Inglaterra en la posesión de las Malvinas?”, se preguntaba por eso el Virrey Amat, al comentar la ocupación británica de esas alejadas islas, que no tenían oro, ni especies, ni piedras preciosas, ni buen clima.

Por su ridícula apariencia externa, los piratas, cubiertos por prendas multicolores que no formaban un conjunto, con el pañuelo en la cabeza y barbudos por añadidura, se asemejaban más a los antiguos bufones “de a peseta”, que a los sobrios navegantes de las postrimerías del siglo XIX. Pero por encima de esta extravagante personalidad, les sobraba pericia náutica, valor, astucia y, sobre todo, decisión; por eso que el Virrey Toledo refiriéndose a uno de ellos, presumiblemente el más astuto, llegó a escribir al Rey: “Este Drake es el más práctico y mejor corsario que los ingleses ahora tienen. . .”. Junto con estas cualidades ponderadas por propios y extraños, tanto los piratas como los corsarios contaban para sus fechorías con naves veloces, fuertemente artilladas y hábilmente maniobradas por sus experimentadas dotaciones. De allí la notable ventaja de aquellas diestras y temidas naves, sobre los pesados navíos mercantes e, inclusive, sobre los lerdos e inoperantes galeones de guerra.

Frente a esta irrecusable verdad, la flota virreinal peruana se mostró casi siempre incapaz de detener los desmanes de tan forajidos como diestros personajes. Por lo demás, bien sabemos que la vigilancia del mar, salvo honrosas excepciones, no mereció una atención constante ni alcanzó el grado de eficacia que su naturaleza e importancia exigía. Así lo percibió con claridad meridiana nuestro compatriota el ilustre polígrafo don Pedro Peralta, cuando a fines del siglo XVII afirmaba que la mayor y mejor defensa era la marítima, “siendo las naves que la forman las fuerzas fluctuantes de los mares”. En este sentido, pocos fueron los Virreyes que mantuvieron, de manera permanente, una armada lista para operar inmediatamente; la gran mayoría se contrajo a preparar y artillar buques cuando lo requerían las circunstancias, y una vez concluida la misión o pasado el peligro, se licenciaba a las tripulaciones luego de dismantelar a los barcos en forma parcial; con las dolorosas e inevitables consecuencias que ello acarrearba.

Uno de los pocos casos de éxito de la flota virreinal que registra la historia, es el siguiente. Por la época en que Alvaro de Mendaña iniciaba sus gestiones para un nuevo viaje (segundo), el corsario inglés Ricardo Hawkins se presentaba frente al Perú a hostilizar, por especial y muy honroso encargo de la Reina Isabel, el comercio de España en los mares del Sur, y dejaba un reguero de sobresalto en todos los puertos, desde Valparaíso, donde hizo buena presa, hasta el Callao. Le salió al encuentro la armada, al mando de don Beltrán de Castro y de la Cueva, hombre de mucho arrojo, y tras persecución tenaz, cayó prisionero el hereje, no sin antes vender muy cara su derrota, por lo que mereció consideraciones especiales. Al héroe se le hizo en Lima un recibimiento apoteósico.

En síntesis, los Virreyes confiaban en oponerse a los ataques piratescos de tres formas:

- Fortificando los puertos más amenazados
- Acudiendo con tropas y caballerías para rechazarlos
- Procurando mantener algunas naves (listas o cercanamente preparadas) para la defensa.

Históricamente, la lista de piratas y corsarios que incursionaron por los dominios hispanos, lamentablemente se muestra amplia y constante durante las casi tres centurias de vida colonial. Entre otros, cabe mencionar a los siguientes: el celeberrimo Francis Drake (calificado por el Rey Felipe II como el “archiladrón” del Nuevo Mundo), John Hawkins (el orgullo de la Inglaterra Isabelina), Oxemham, Clifford, Greenville y Cavendish (que perfeccionaron la institución), Walter Raleigh (temido por sus métodos violentos de persuasión), Oliver van Noort, George Spielberguen, Jacobo L’Hermit, Richard Hawkins, Bartolomé Sharp, Edward Davis, Woodes Rogers, John Clipperton, George Shelvocke, George Ansón y Henry Morgan (que se ufana de sus fechorías).

raids the specific mission to block the commerce between the Peninsula and its American domains and loot the villages and ports of Spain in their extensive possessions of the New World. This war, sometimes open and sometimes concealed, with or without a formal declaration, was maintained for a long time and it was the cause — as has been said — of the major sufferings of the colonial cities generally submerged in a life of silence, peace and conventual lethargy. It lasted until the middle of the 18th century and was ended by Captain Ansón who in the years 1741 and 1742 threatened the western coast of America destroying, burning and looting it.

From this standpoint, the corsairs did not attempt to settle on the Peruvian coasts; what they were interested in was trying to get points of support to secure their dominion and the ports and islands strategically distributed for the expansion of their actions in what was used to be called “the seven seas”. “What benefit did England contribute in the takeover of the Falklands?”, would then ask Viceroy Amat on commenting the British occupation of those remote islands which did not have any gold, spices, precious stones or good weather.

Because of their ridiculous and strange appearance, the pirates, who wore multicoloured garments which did not form an ensemble, with a scarf on their heads and in addition all bearded, they look more like the old buffoons “who were paid a penny” than the serious sailors of the late 19th century. But above all this extravagant personality, they had plenty of naval experience, courage, cunning and especially decision; this is why Viceroy Toledo, when referring to one of them, presumably the most astute of all, came to describe to the King: “This Drake is the most practical corsair and the best one that the British have now...”. Together with these qualifications assess by themselves and others, both the pirates as well as the corsairs had for their misdemeanors fast ships strongly armored which were skilfully operated by their experienced crews. This is why these skilful and feared vessels had an outstanding advantage over the heavy merchant ships and even on the slow and inoperative war galleons.

In view of this unchallengeable truth, the Peruvian viceregal fleet showed in general to be incapable of controlling the felonies of these outlaws as skilful individuals. As to the rest, we all know that the surveillance of the sea, except for honorable exceptions, did not deserve the constant attention nor reached the degree of efficiency required by its nature and importance. This was clearly perceived by our illustrious fellow countryman, the polygraph Don Pedro Peralta, when he manifested at the end of the 17th century that the greatest and best defense was on the sea, “the vessels which form being the fluctuating forces of the sea”. In this sense, only few Viceroyes maintain permanently a fleet ready to operate immediately; the great majority merely prepared and armed vessels when circumstances so required and once the task or danger was over, the crews were dismissed after partially stripping down the ships, with the painful and inevitable consequences that this entailed.

One of the successful cases of the Viceregal fleet recorded in history is the following: in the times in which Alvaro de Mendaña started to prepare for a new trip (second), the British corsair Richard Hawkins came to Peru to obstruct, by a special and honorable request of Queen Elizabeth, Spain’s commerce in the South seas and left a trail of fear in all ports, from Valparaíso, where he seized a good prey, up to Callao. The fleet came out to his way commanded by don Beltrán de Castro y de la Cueva, a man of great courage and after a tenacious persecution, the heretic was held prisoner but after charging a high price for his defeat which deserved special considerations. The hero was given an apotheotic welcome in Lima.

In summary, the viceroys were confident that they could resist the pirate attack in three ways:

- By fortifying the most threatened ports.
- By attacking with troops and cavalries.
- By trying to maintain some ships (ready or almost prepared) for defense.

Historically, the list of pirates and corsairs who entered the Spanish domains was unfortunately big and constant during almost three centuries of the Colony. Among these we can mention the following: The renowned Francis Drake (regarded by King Philippe II as the “super thief” of the New World), John Hawkins (the pride of Elizabethan England), Oxemham, Clifford, Greenville and Cavendish (who perfected the institution), Walter Raleigh (feared for his violent persuasion methods), Oliver van Noort, George Spielberguen, Jacob L’Hermit, Richard Hawkins, Bartholomew Sharp, Edward Davis, Woodes Rogers, John Clipperton, George Shelvocke, Georg Anson and Henry Morgan (who prided upon their felonies).

Había transcurrido un poco más de tres décadas desde la creación del Virreinato peruano, cuando en 1573, gobernando el Virrey don Francisco de Toledo, el verdadero organizador del vasto imperio español en América, un griego cuyo nombre españolizado era Juan de Acosta, fundó el **Hospital de Mareantes** a fin de “curar marineros y gente de la mar”, convirtiéndose así en el primero en su género en todo el Nuevo Mundo. Ubicado en la calle que después se llamó del Espíritu Santo (entre el río y la parroquia de San Sebastián), el sanatorio se hallaba lejos de la ciudad, cerca de las aguas servidas del río, en lugar donde el poderoso viento austral no esparcía las “miasmas” por encima de los vecinos. Casi frente al Hospital de San Lázaro (destinado a los leprosos), el **Hospital del Espíritu Santo**, como así le llamaban los pobladores, estaba en inmejorable sitio.

Pasado un buen tiempo, el 8 de febrero de 1655 arribó al Callao el Virrey don Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Aliste. Cerciorado de que no había un instituto para formar a los pilotos con práctica adquirida por su navegación a lo largo del litoral peruano, pero sin preparación profesional alguna, decidió crear en 1657 una academia en la que, básicamente, se formarían a dichos individuos con una cátedra de matemáticas, astronomía y ciencias auxiliares indispensables para el gobierno de una nave. Se pretendía así, aminorar el alto índice de accidentes marítimos que venían ocurriendo dentro del tráfico de las naves mercantes.

Esta especie de Academia Náutica fue establecida inicialmente en 1657 en el **Hospital del Espíritu Santo**, bajo la atinada dirección del Cosmógrafo Mayor del Virreinato, Capitán don Francisco Ruiz Lozano, natural de Oruro. La elección del local respondía a la estrecha relación entre la enseñanza que se impartiría a los futuros pilotos y la naturaleza de aquella entidad en la que se atendían en general los mareantes (típicos hombres de mar). En una palabra, con una sola medida se lograban dos propósitos. Con esta decisión de trascendencia mayor, el Virrey emprendió la tecnificación de nuestros marinos coloniales, dejando de lado el empirismo de antiguo arraigado. Ahora, tanto la teoría como la práctica del arte de navegar, empezaban a conjugarse en una feliz e incipiente mixtura.

Como director de la Academia y como su único profesor al mismo tiempo, el desempeño de Ruiz Lozano siempre fue encomiable y digno de aprecio por parte de la autoridad virreinal; manteniéndose al frente de la institución por un lapso de cuatro lustros. Murió en 1677 a la edad de 70 años. A su fallecimiento, asumió la dirección y la enseñanza el presbítero belga Juan Ramón Kœning, matemático y cosmógrafo de gran valía, quien había venido también de Méjico (al igual que su antecesor) junto con el Virrey Conde de Alba de Aliste. Por más de tres décadas, Kœning desempeñó dichos cargos, contribuyendo con su esfuerzo y dedicación a la formación científica de varias generaciones de marinos. Su muerte ocurrió el 19 de julio de 1709. A raíz de su deceso, se clausuró la Academia; abriéndose así un largo paréntesis en su ya fructífera vida institucional.

El Virrey Conde de Alba de Aliste.

The Viceroy Conde de Alba de Aliste.

In 1573, just over thirty years after the creation of Colonial Peru, during the reign of Viceroy Don Francisco de Toledo, the true organizer of the vast Spanish Empire in America, a Greek, known in Spanish as Juan de Acosta, founded the “Seamen’s Hospital” in order to “heal sailors and those working on the sea”, thus becoming the first institution of its type in the New World. Located in a street later called Espíritu Santo (between the river and San Sebastian parish), the hospital was far from the city, near the river’s used waters, in a place where the strong South wind swept the miasmas away from the neighborhood. Nearly opposite San Lazarus Hospital (for lepers) the Hospital del Espíritu Santo, as it was called by the people, could not have found a better place.

Much later, on February 8, 1655, Viceroy Don Luis Enriquez de Guzmán, Count de Alba de Aliste arrived in Callao. On learning that there did not exist any professional training institute for pilots, who had to depend on the knowledge they acquired by navigating along the Peruvian coast, he decided in 1657, to create such an Academy, to train these individuals, with a professor of mathematics, astronomy and other necessary sciences to teach them to navigate their ships properly. It was hoped thus to reduce the high level of maritime accidents that had been occurring in the traffic of merchant vessels.

This type of Naval Academy was partially founded in 1657 in the Hospital del Espíritu Santo, under the able direction of the leading Colonial Cosmographer, Captain Don Francisco Ruiz Lozano, from Oruro. The choice of premises accorded with the close relationship and the kind of place in which typical seamen were generally attended. In other words, two birds were killed with one stone. The Viceroy, with this far-seeing decision, began the technical training of colonial sailors, and did away with deep rooted beliefs and quackery. Now, navigational theory and practice joined together to form the firm basis of future navigation.

As a director of the Academy and at the same time the only professor, Ruiz Lozano ran the institution for twenty years, carrying out a difficult and praiseworthy task, which was appreciated by the Colonial authorities. He died in 1677 at the age of 70, and his post as director and teacher was assumed by the Belgian Presbyterian, Juan Ramón Kœning, a mathematician and cosmographer of great courage who (like his predecessor) had also come from Mexico with Viceroy Count Aliste. Kœning carried out both tasks for more than 30 years, contributing to the scientific formation of several generations of seamen with his efforts and dedication. When he died on July 19, 1709, the Academy was closed, beginning a long pause in its already fruitful institutional life.





Dⁿ Francisco Ruiz
Lozano, Primer Catedra-
tico de Matematicas,
Cosmografo Mayor del Re-
y Capitan de Infanteria
Española, y de Corazas
General de la R^a Armada
en el Mar del Sur. Nació
en Lima el año de 1607
y murió en 1677 a los
70 años de su edad.

En efecto, con fecha 1º de noviembre de 1791 se expidió una Real Orden creando una escuela de pilotos que, a la postre, fue llamada "Academia Real de Náutica de Lima" o simplemente "Academia Náutica de Lima". Respecto a la fundada por el Conde de Alba de Aliste, la de ahora venía a establecerse en forma más eficaz y legal. Con este valioso antecedente, el Virrey don Francisco Gil de Taboada (uno de los pocos con claros conceptos de poder naval) organizó oficialmente su funcionamiento, empezando sus labores académicas el 1º de febrero de 1794, con gran concurrencia de personas deseosas de instruirse. El objetivo era muy claro; se trataba de preparar alumnos para convertirlos en pilotines, y, adicionalmente, graduar pilotos con el suficiente bagaje profesional para garantizar sus futuros desempeños en los buques que los requiriesen.

Con esta óptica muy clara, el Virrey encomendó la Dirección de la Academia nada menos que al prestigioso Capitán de Fragata y del puerto del Callao don Agustín Mendoza y Arguedas, natural de Moquegua; como colaborador inmediato, fue designado el también no menos célebre Segundo Piloto de la Armada, don Andrés Baleato, autor de un minucioso plano del Perú elaborado en 1792. Ambos, lograron que rápidamente la Academia adquiriese una merecida reputación dentro y fuera del país. La plana docente se completaba con el Teniente de Fragata don José Moraleda y Montero (más tarde Director) y con don Pedro Alvarez. Desde su inicio, funcionó en el mismo edificio del Palacio de Gobierno, dotándosele de una excelente biblioteca más conocida con el nombre de "Depósito Hidrográfico". Cabe señalar (y esta es la razón del carácter de la biblioteca) que el propio Virrey Taboada y Lemus había dispuesto que en la Academia se efectuaran trabajos de hidrografía, navegación, cartas náuticas y confección de derroteros ilustrativos para su venta; beneficiándose así el conocimiento de nuestras costas. Los capitanes y pilotos estaban obligados a reportar los errores que notasen en las cartas y a denunciar los bajos y sondas que descubriesen, con el fin de rectificar y mejorar dichas cartas y derroteros.

Entre las asignaturas que se dictaban, figuraban las siguientes: Aritmética, Geometría elemental y práctica, Trigonometría plana y esférica, Geografía, Astronomía, Cosmografía, Construcción y uso de instrumentos geodésicos, Dibujo aplicado a los planos, Uso de los globos y Navegación de estima y astronómica "comprendiendo los cálculos de la latitud por altura fuera del meridiano y los de longitud por distancias lunares".

A principios del siglo XIX, la Academia contaba con 9 primeros pilotos matriculados para servir en la marina mercante, 40 segundos pilotos, 5 pilotines y 9 alumnos. Como Primer Maestro (cargo en el que recaía todo el peso de la enseñanza) desempeñábase el mencionado Andrés Baleato; función que cumplió a cabalidad durante 23 largos años. El local había merecido del Virrey don Ambrosio de O'Higgins, Marqués de Osorno, diversos mejoramientos y ampliaciones; conducta que más tarde repetiría el Virrey don Fernando de Abascal. Después de Mendoza, fueron Directores los citados Moraleda, Baleato y más tarde don Eduardo Carrasco, que había sido su Segundo Maestro (24 de enero de 1806) y fue más adelante Contralmirante de la República.

A lo largo de sus veintisiete años de funcionamiento, la Academia había contribuido al engrandecimiento del país. De sus aulas salieron hombres de gran figuración en los años siguientes, entre ellos podemos citar a José Gregorio Paredes, quien llegó a ser Cosmógrafo Mayor del Reino y Catedrático de Matemáticas en San Marcos; su hermano Joaquín Paredes, Bibliotecario de la Nación, José Boterín, Esteban Salmón, Eduardo Carrasco, José María García, Damián Alzamora, Juan Elcorrobarrutia, Manuel de la Haza, Manuel Sauri, Juan Ylladoy, Manuel Loro, José Gabriel Palacios, Tomás Ríos, Pedro Vásquez de Velasco, José María Arriola y Manuel García, fundador de la Escuela Naval de Chile.

EL OCASO DEL DOMINIO HISPANO DEL MAR

Constituye una verdad incuestionable que el dominio hispano del Océano Pacífico, así mantenido a pesar de las amenazas e incursiones de los "bandidos" del mar (dominio excluyente, cerrado, sin competencia, pero más aparente que real, ficticio por falta de apoyo estratégico de la Corona), empezó a quebrarse a mediados del siglo XVIII. Por tamaños defectos, bastó la simple penetración de naves de otras potencias (penetración pacífica, en algunos casos, puramente científica) para que el inmenso imperio allí se resquebrajara, amenazando caer, como en efecto sucedió al poco tiempo.

On November 1st, 1791, shortly before his death, Charles III, King of Spain, issued a Royal Order creating a navigational school which was finally called "The Royal Nautical Academy of Lima" or simply "Lima Nautical Academy". Compared to that founded by Count Alba de Aliste, the new one was the more efficiently and legally founded. With this invaluable origin promulgated by the Illustrious Monarch, Viceroy Francisco Gil de Taboada (one of the few having a clear idea of naval power) officially organized its running, and it began its academic tasks on February 1st, 1794, with a large number of students. The objective of the academy was very clear. It was to prepare students to become pilot's mates and also graduate pilots, with sufficient professional knowledge to guarantee the future handling that their ships would require of them.

With this clearly in mind, the Viceroy placed the direction of the Academy in the hands of none other than the prestigious Captain of the port of Callao, Don Agustín Mendoza y Arguedas, a native of Moquegua; a famous pilot, Don Andrés Saleato, author of a minutely detailed map of Peru, drawn up in 1792, was named as his immediate collaborator. Both together soon achieved for the Academy a well-earned reputation at home and abroad. The teaching staff was completed with Lieutenant Don José Moraleda y Montero (later Director) and Don Pedro Alvarez. From the beginning the Academy operated in the Government Palace building itself, endowed with an excellent library, better known as a "Hydrographic Deposit". It should be pointed out (and this is the reason for the library's nature) that Viceroy Taboada y Lemus had disposed that the Academy carry out works on hydrography, navigation, nautical maps and drawing up a collection of illustrated sea charts for sale; thus benefiting from the knowledge of our coast. The captains and pilots were obliged to report any errors noted in the maps and to inform on depths and soundings they discovered, in order to rectify and improve these maps and sea charts.

Among the subjects taught were the following: arithmetic, elemental and practical geometry, astronomy, cosmography, construction and use of geodesic instruments, map drawing, use of globes and astronomical and estimated navigation "including calculating latitude by height outside the meridian and longitude by lunar distances".

At the beginning of the 19th century, the Academy had graduated nine first pilots to serve in the merchant navy, 40 second pilots, 5 pilot's mates and 9 students. As Head Master (a post on which all the weight of teaching fell) Andrés Baleato, filled the post very ably for 23 long years. Viceroy Don Ambrosio de O'Higgins, Marquis de Osorno had made several improvements and extensions to the premises, which task was later repeated by Viceroy Don Fernando de Abascal. After Mendoza, the Directors were Moraleda, Baleato and later still Don Eduardo Carrasco, who had been Second Master (January 24, 1806) and who was later Rear Admiral of the Republic.

During its 27 years of operations, the Academy had contributed to widening the country. From its classrooms came men who became famous in later years, among them José Gregorio Paredes, who became Head Cosmographer of the Kingdom and Dean of Mathematics in San Marcos University; his brother Joaquín Paredes, the National Librarian, José Boterín, Esteban Salmon, Eduardo Carrasco, José María García, Damián Alzamora, Juan Elcorrobarrutia, Manuel de la Haza, Manuel Sauri, Juan Villadoy, Manuel Loro, José Gabriel Palacios, Tomás Ríos, Pedro Vasquez de Velasco, José María Arriola and Manuel García, founder of the Naval School of Chile.

THE SUN SETS ON THE SPANISH DOMINION OF THE SEAS

It is undoubtedly true that the Spanish dominion over the Pacific Ocean, maintained despite the threats and invasions of the "bandits" of the sea (a closed dominion, incompetent, but fictitiously appearing greater than it was, due to lack of strategic support from the Crown) began to come apart halfway through the 18th century. With nothing to stop them ships of other powers began to take over (peaceful entry, in some cases purely scientific) enough for the immense empire already there to break down, and threatening to fall apart as in fact occurred within a short time. Just

O sea, que bastó la sola presencia competitiva para que, lo que hasta ese instante había sido propiedad no disputada, predio no tocado, perdiera ese su privilegio, mantenido incólume por espacio de dos largas centurias.

Así ocurrió. En el transcurso de la segunda mitad del mencionado siglo, por el ingreso de los ingleses y holandeses, ya no en incursiones piráticas sino en viajes de exploración (con objetivos, sí, políticos, o también económicos: en todo caso nada gratos a los españoles) y también por la tardía presencia de los franceses que, de alguna manera, trataban de compensar la pérdida del Canadá (1763) buscando otras tierras; por la entrada —repetimos— de esa gente nueva (ingleses, holandeses y franceses) en el vasto escenario del Pacífico, el gran mar español perdió rápidamente el carácter cerrado, excluyente que, a su favor, le había dado España desde la hazaña del celeberrimo don Hernando de Magallanes. Así lo vio un viajero de principios del siglo XIX: “La gran superficie de agua atribuida a los españoles entre América y Asia, desde mediados del siglo pasado quedó abierta a la competencia de las potencias marítimas europeas. Este océano quedó así incorporado al tráfico económico y político mundial”.

De esta manera, el antiguo e intocable *mare nostrum* de España, el Pacífico, descuidado en la estrategia general del imperio, pasó candorosa, fácil e inmediatamente de manos de la potencia confiada a manos de las potencias en expansión.

the presence of competition was enough, in what, until that time had been their undisputed property, untouchable domain, for them to lose their dominion, which had been supreme for two hundred years.

It happened. During the second half of that century, with the coming of the English and the Dutch, not as pirates but on voyages of discovery (but with political objectives and also economic ones; in any case nothing favorable to the Spanish) and also due to the tardy presence of the French, who in some way tried to compensate for the loss of Canada (1763) by seeking other lands; by the entry, we repeat, of these new people (English, Dutch and French) in the vast Pacific, the great Spanish sea rapidly lost its closed-to-all character with which it had favored Spain since the times of the first hazardous entries by the illustrious Don Hernando de Magallanes. This is how a traveler saw it at the beginning of the 19th century: “the immense surface of ocean attributed to the Spanish between America and Asia, since the middle of the last century, was opened up to the competition of European maritime powers. This ocean was incorporated into the world economic and political traffic”.

Thus the ancient and untouchable “*mare nostrum*” of Spain, the Pacific Ocean — neglected by the empire’s general strategy, fell easily, naively and immediately into the hands of the daring powers, the hands of the expanding powers.

EL MAR Y LA INDEPENDENCIA DEL PERU

Bien sabemos que el Virreinato peruano fue el sólido bastión militar cuya acción represiva, a comienzos del XIX y en plena efervescencia revolucionaria americana, traspasó los linderos de su extensa jurisdicción, llegando hasta Chile, Salta, Tucumán, Quito y Pasto. Lo que significaba que el Perú, y Lima específicamente, constituía una esperanza para los realistas y una amenaza para los patriotas de aquí y del resto del Continente. Desde esta segunda vertiente, era imprescindible la conjunción de las fuerzas libertadoras en territorio peruano no sólo para libertarlo a él, sino para libertar a toda América.

Conscientes de esta verdad, los esfuerzos de los patriotas al mando del genial estratega don José de San Martín, se encaminaron a socavar las bases de dicho bastión. “Hasta que no estemos en Lima la guerra no acabará”, había dicho el Libertador en una ocasión y eso era evidente. Para conseguir tan caro anhelo, inició en Mendoza la formación de un espléndido ejército que, atravesando la Cordillera de los Andes y libertando a Chile, dominase prontamente el Océano Pacífico; con ello, la caída del poder realista era sólo cuestión de tiempo. Y no se equivocó.

Pues bien; durante las azarosas peripecias de la independencia, el mar jugó un rol preponderante y decisivo en el curso de la gesta emancipadora de nuestro país. Fue el camino por el cual el mensaje revolucionario del exterior, vino a tonificar el viejo anhelo peruano de romper políticamente con la metrópoli hispana. Asimismo, el nexo principalísimo con las noticias alentadoras de libertad del Viejo Mundo y con los movimientos revolucionarios de Chile, de Quito y de Buenos Aires. De este modo, desde el primer instante de este breve pero trascendental período de nuestra historia, vuelve a sentirse la presencia del mar; pero esta vez, definiendo el destino libertario de la Nación Peruana.

Mucho antes de 1820, el Generalísimo don José de San Martín escribió a su compatriota don Nicolás Rodríguez Peña: “Aliando las fuerzas argentinas y chilenas pasaremos por mar a tomar Lima. Ese es el camino. . .”

Después de la batalla de Chacabuco (1817) había dicho el prócer de la independencia de Chile don Bernardo O’Higgins:

“Este triunfo y cien más serán insignificantes sin el dominio del mar peruano”.

En oficio del patriota y político argentino don Juan Martín de Pueyrredón a O’Higgins, le manifiesta:

“Queda dispuesto que pongamos en el Pacífico una Escuadra que lo domine: con esta medida, será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos”.

Estos y muchos otros testimonios, confirman una sola gran verdad: La ruta para llegar a Lima estaba marcada por el mar.

THE SEA AND PERUVIAN INDEPENDENCE

At the beginning of the 19th century, at the peak of revolutionary fervor Colonial Peru was the solid military bastion whose acts of repression extended beyond the frontiers of their own wide jurisdiction, as far as Chile, Salta, Tucuman, Quito and Pasto, which meant that Peru, and specifically Lima, was the hope of the Royalists and a threat to the patriots here and to the rest of the Continent. From this second source, it was essential to join up all the freedom fighting forces on Peruvian territory not only to liberate Peru but to free all America.

Aware of this, patriots under the command of the genius strategist Don José de San Martín, exhorted efforts aimed at shaking the bases of said bastion. “Until we are in Lima the war will not be over”, the Liberator had said on one occasion and this was true. To obtain such a fervent desire, he began forming in Mendoza a splendid army that, crossing the Andean mountain range and liberating Chile, soon dominated the Pacific Ocean; and with this army the fall of the royalist power was only a question of time. And he was not wrong.

And so, during the hazardous changes caused by independence, the sea played an overwhelming and decisive role in the course of our country’s fight for emancipation. It was the path by which the foreign revolutionary message came to stimulate the old Peruvian wish to break politically with the Spanish crown. Moreover, there was the principal link with encouraging news of freedom from the Old World and with the revolutionary movements in Chile, Quito and Buenos Aires. In this way, from the first instant of this brief but transcendental period of our history, the presence of the sea was felt; but this time defining the free destiny of the Peruvian nation.

Long before 1820, General Don José de San Martín wrote to his compatriot, Don Nicolás Rodríguez Peña:

“Once the Argentine and Chilean forces unite we will take Lima by sea. That is the way. . .”

After the battle of Chacabuco (1817) the leader of Chilean Independence, Don Barnardo O’Higgins said:

“This triumph and a hundred more will be meaningless without the command of the Peruvian sea”.

In an official document to O’Higgins, the Argentine patriot and politician, Don Juan Martín e Pueyrredón stated:

“It is agreed that we set a fleet to dominate the Pacific; this way there is no doubt that our enemies’ ultimate power will be annihilated”.

These and many other testimonies confirm one great truth: The way to get to Lima was by sea.

Convencido, pues, del enorme rol que jugaría el mar en el triunfo definitivo del ideal revolucionario, San Martín llegó al Perú por barco en la célebre Expedición Libertadora del Sur, al mando de 4,118 hombres. Antes de partir, había expresado: **"Voy a abrir la campaña más memorable de nuestra revolución. El día más grande de nuestro movimiento está próximo a amanecer"**. El día 7 de setiembre de 1820, después de 18 días de zarpe de Valparaíso, las naves daban fondo en la bahía de Paracas y al amanecer del día comenzaron las tropas a desembarcar, sin hallar la menor oposición de parte del enemigo. El ejército patriota hubo de vencer las tres leguas de arenal que median entre Paracas y el puerto de Pisco, llegando al anochecer al pueblo. Aquí estableció su Cuartel General, contando desde el primer instante con la entusiasta cooperación de las poblaciones cercanas; adhesión que años antes el escocés Tomás A. Cochrane, al servicio de la causa revolucionaria, había encontrado durante sus incursiones por todo el litoral peruano. Del 9 al 11 de setiembre desembarcó todo el ejército y San Martín pudo enviar partidas de reconocimiento hacia Ica y hacia Chincha. Después de más de 50 días en Pisco y considerando que esa zona no era un lugar estratégico para sus planes, el patriota argentino decidió trasladarse al norte de la Capital. Pero antes de abandonar Pisco, resolvió dar al nuevo Estado que surgía una bandera. El 21 de octubre dio el decreto, creando este símbolo de la Patria. La enseña tendría 8 pies de largo y 6 de ancho y sus colores serían el blanco y rojo, formando cuatro triángulos, de los cuales los laterales serían encarnados y los otros dos blancos. En el centro figuraría el escudo, a saber: un sol naciente por detrás de una escarpada sierra que nacía a orillas del mar, rodeado todo por una corona de laurel. Logrado este propósito, se embarcó en la rada de Pisco el día 28 de octubre y luego de haber cruzado el día siguiente frente al Callao, permaneció en las afueras del puerto todo el día 30 y arribó a Ancón el día 1º de noviembre. Ese mismo día comenzó a bajar a tierra el ejército. Su presencia, indudablemente, alarmó a los realistas y reforzó el entusiasmo de los patriotas limeños. El día 9 abandonó Ancón, dirigiéndose más al norte a Huacho. Entre el 10 y el 12 de noviembre, desembarcaron las tropas en las playas de Huacho y Végueta, pasando de inmediato a ocupar el pueblo de Huaura que fue declarado Cuartel General. Los sucesos posteriores concluyeron con el ingreso pacífico de San Martín a Lima y la proclamación formal de la independencia el 28 de julio de 1821, ante una multitud reunida en la Plaza Mayor calculada en 16,000 almas.

Indudablemente, en la búsqueda y consolidación de la independencia, fueron múltiples y significativos los esfuerzos de los patriotas peruanos por conseguir tan ferviente deseo. Aunque la voluntad independentista era muy antigua en el ánimo de nuestros compatriotas, ya en los días de las correrías de Cochrane, el pueblo peruano mostró esta conducta de apoyo decidido a los patriotas foráneos; inclusive fue permanente el contacto entre los patriotas peruanos y San Martín. A Santiago de Chile —lo sabemos todos— llegaban con frecuencia emisarios peruanos llevando informes ciertos sobre las fuerzas que disponía el Virrey, los elementos de ayuda con que contaría San Martín a su llegada o los puntos estratégicos de arribada. En este orden, fueron utilísimos los planos confeccionados en los que se indicaban los lugares más idóneos de la costa para efectuar el desembarco. Los derroteros que para la segura navegación de la Expedición Libertadora llegaron a poder de San Martín, constituyeron un bien logrado y primoroso trabajo ejecutado por el entonces Maestro de la Academia Náutica de Lima, don Eduardo Carrasco, al igual que diversos portulanos (planos de puertos) que dicho patriota, en unión de sus alumnos más distinguidos, elaboraron como una colaboración científica y técnica de enorme valor para los objetivos patrióticos.

En síntesis, por los tradicionales caminos marítimos, se inició la emancipación del Virreinato. Y también se consumó junto al mar.

Convinced of the enormous role that the sea would play in the final triumph of revolutionary ideals, San Martín arrived in Peru by ship on the famous Southern Liberation Expedition, at the head of 4118 men. Before leaving he had said: "I am going to open the most memorable campaign of our revolution. The greatest day of our movement is about to dawn".

On September 7, 1820 after 18 days layover in Valparaíso, the ships weighed anchor in the bay of Paracas and at dawn the troops began to disembark, meeting no opposition from the enemy. The patriotic army had to cross three leagues of sand dunes between Paracas and the port of Pisco, arriving at the town at nightfall. Here the General Headquarters was set up, with, from the first moment, the enthusiastic cooperation of the neighboring villages; years before, the Scotsman, Thomas A. Cochrane, in the service of the revolutionary cause, had met this same cooperation during his raids along the Peruvian coast. From September 9 to 11, all the army disembarked and San Martín was able to send reconnaissance parties towards Ica and Chincha. After more than seven weeks in Pisco, and considering that this zone was not strategically favorable to his plans, the Argentine patriot decided to move to the north of the Capital. But before leaving Pisco, he decided to give the new state a flag to fly. On October 21 he issued a decree creating this symbol of the Nation. The standard was 8 feet long and 6 feet wide and the colors were white and red, forming four triangles, of which the two side ones were crimson and the other two white. In the middle was the escutcheon: a rising sun behind a steep mountain pass rising from the edge of the sea, the whole enclosed in a crown of laurel. When this was done, he embarked in the bay of Pisco on October 28 and after having cruised the following day off of Callao, remained outside the port all day on the 30 and arrived in Ancon on November 1. That same day the army began to land. Undoubtedly his presence alarmed the royalists and reinforced the enthusiasm of the Limeña patriots. On the 9 he left Ancon, and sailed north to Huacho. Between November 10 and 12 troops disembarked on the beaches of Huacho and Vegueta, immediately occupying the village of Huaura, which was declared the General Headquarters. Later events concluded with San Martín's peaceful entry into Lima and general Independence was proclaimed on July 28, 1821, before a crowd in the main square, estimated at 16,000 people.

Undoubtedly in the search for and consolidation of independence, Peruvian patriots made numerous and significant efforts to achieve such a fervent desire. Although the will for independence was an ancient wish of our countrymen, in the days of Cochrane's forays, the Peruvian people showed their decided support of foreign patriots and there was constant contact between the Peruvian patriots and San Martín. As we all know Peruvian emissaries frequently arrived in Santiago de Chile carrying reports on the strength of the Viceroy's forces, the amount of support that San Martín could depend on upon his arrival or strategic points for landing.

In this order the plans drawn up showing the more favorable places on the coast for landing were extremely useful. The collection of sea charts delivered to San Martín for the safe navigation of the Liberating Expedition were careful and the most important work carried out by the then Master of the Lima Nautical Academy, Don Eduardo Carrasco, as were the diverse plans of the ports that this patriot, together with his best students, drew up as a scientific and technical collaboration of enormous value to the patriotic objectives.

Briefly, the emancipation of Colonial Peru began in traditional maritime ways, and was also consummated near the sea.



Desembarco de San Martín en Paracas.

Landing of San Martín at Paracas.

Marzo de 1821. Son días de gran trajinar revolucionario en el Perú; el pueblo se encuentra sumamente activo y Lima se ve alborotada. La autoridad virreinal, incapaz de contener el ímpetu libertario, aligera el ingreso inminente de San Martín a la capital. En este marco de contornos especiales, ocurre un hecho que, a no dudarlo, ilumina el amanecer de nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú: La captura del pailebote **Sacramento** por los patriotas peruanos. Su desarrollo, se reseña a continuación.

El martes 10 del indicado mes y año, zarpó del Callao el pailebote-correo **Sacramento** despachado por la Administración General de Correos de Lima, cuyo jefe era don Félix de la Rosa. Conducía a su bordo Oficiales del Rey, pasajeros, carga, caudales estatales e interesante correspondencia política realista; navegaba bajo la bandera española. Como pailebote-correo, seguía siempre itinerarios previamente trazados para cumplir su cometido específico.

La nave estaba al mando del Capitán español y marino mercante de profesión don Miguel Gamón; como Piloto Mayor se desempeñaba don Juan Antonio de Tellechea. La tripulación, en gran parte oriunda de Piura, se hallaba conformada del siguiente modo: **Contra maestre:** Victoriano Cárcamo (de 30 años de edad)

Guardián y carpintero: Andrés Cárcamo (de 33 años)

Marineros: Manuel de la Trinidad, Francisco Martínez, Cipriano Morales, José María Delgado, Dionisio Crisóstomo, José Rodríguez, José del Castillo, Marcelo Montecristi y Miguel Arizaga.

Grumetes: Manuel Landa y Gregorio Chunga

Cocinero: Francisco Agurto

Calafates: José Martín Bañales, Lorenzo Moreira (portugués) y Manuel Farfán.

Además, iba una guarnición militar constituida por tres soldados y un total de 24 pasajeros.

March 1821. Those were days of great revolutionary movement in Peru, the people were restless and Lima was turbulent. Colonial authorities unable to control the struggle for freedom, made San Martín's imminent entry into the Capital easier, and in this unusual situation there occurred something which, undoubtedly brightened the dawn of our glorious Peruvian Navy: The capture of the pilot ship "Sacramento" by Peruvian patriots.

On Tuesday, March 10th, the pilot mailboat "Sacramento", dispatched by the Head of the General Postal Administration of Lima and sailing under the Spanish flag, weighed anchor in Callao, carrying on board officials of the King, passengers, cargo, state boxes and important royalist correspondence. As a pilot mailboat it followed routine schedules in carrying out its specific duties.

The ship was under the command of the Spanish captain and professional merchant seaman, Don Miguel Gamón; with Don Juan Antonio de Tellechea, as first pilot; most of the crew came from Piura, and was made up of the following:

Bosun: Victoriano Carcamo (30 years of age)

Bosun's mate and carpenter: Andrés Carcamo (33 years)

Sailors: Manuel de la Trinidad, Francisco Martínez, Cipriano Morales, José María Delgado, Dionisio Crisostomo, José Rodríguez, José del Castillo, Marcelo Montecristi and Miguel Arizaga

Cabin boys: Manuel Landa and Gregorio Chunga

Cook: José María Bañales, Lorenzo Moreira (Portuguese) and Manuel Farfan

Furthermore, there was a military garrison made up of three soldiers, and a total of 24 passengers.



El pailebote Sacramento.

The pilot ship Sacramento.

El destino final de la embarcación era Panamá. Pero previamente tenía que recalar en Paita para entregar parte del correo confidencial interno que portaba; así como para indagar cuál era la inclinación de los pobladores de la zona acerca de la independencia. Enterados (a través de la información proporcionada por don Pedro Purisaca, patrón sechurano de una balsa de Colán) que aquella región estaba decidida "**por la patria**", la nave reanudó su viaje hacia Panamá. El día 17 de marzo a eso de las once de la noche y encontrándose a sotavento de Mancora (aguas norteñas), el pailebote fue "**tomado para la patria**". ¿Los autores? El contra maestre don Victoriano Cárcamo y su hermano el carpintero y guardián don Andrés Cárcamo, apoyados por siete de los tripulantes. Esta audaz, valerosa y decidida acción de los hermanos Cárcamo (naturales de Paita) solamente encontró alguna resistencia de parte de dos de los pasajeros: el Teniente Coronel graduado don Juan de la Cruz Cortínez y el Teniente de Fragata de la Real Armada, don Manuel Quesada; ambos fueron heridos en su necia resistencia. Los restantes pasajeros fueron apresados y confinados bajo llave en el castillo del pailebote. No cabe duda que la acción de los Cárcamo estuvo ligada a los planes de don Bernardo Monteagudo e, inclusive, insinuada por él.

Dominada la situación, la frágil y fina embarcación procedió a invertir su rumbo para navegar hacia el puerto de Paita, siendo conducida, a solicitud expresa del Contra maestre revolucionario, por el propio Capitán Gamón. Durante el corto viaje que siguió a la captura, el mencionado cabecilla hizo "**jurar la independencia**" tanto a los tripulantes confabulados como al resto de la dotación, premiándolos pecuniariamente para mayor seguridad del buque. Cuatro días después y ya en aguas paitañas, don Victoriano Cárcamo elevó un informe al Comandante Militar de la Provincia de Piura, notificándole que a bordo del **Sacramento** traía diversos prisioneros realistas. Asimismo, solicitaba una autorización para poder entrar a la rada con el buque capturado para la causa nacional, pues habíase enterado por un pescador que era esperado por 100 hombres en tierra para hacerlo prisionero junto con toda su gente. Concedida la autorización, los revolucionarios desembarcaron en medio del total regocijo de sus entusiasmados paisanos.

Las autoridades político-militares visitaron de inmediato la nave, disponiendo el traslado a tierra de los prisioneros y del equipaje; el buque, para garantía de todos, quedaba "**asegurado sin timón ni velas**", tal como lo manifestaba el Juez de Marina de Paita al Comandante Militar de Piura. Al día siguiente, 22 de marzo, este último comunicó tan grata noticia al entonces Intendente de Trujillo, Marqués de Torre Tagle, quien, a su vez, ejercía la Comandancia General de la Costa Norte al lado de los patriotas independentistas.

Con la celeridad que el hecho aconsejaba, la noticia acerca de la captura del **Sacramento** llegó rápidamente a conocimiento de San Martín quien —como ya se ha dicho— tenía su Cuartel General en Huaura. De inmediato, ordenó el Libertador el traslado de la nave al puerto de Huacho, entusiasmado con tal aviso y deseoso de contar con un barco para su servicio personal. La navegación del pailebote hasta ese lugar se efectuó sin inconveniente alguno, siendo recibido por el propio San Martín de manos del jefe de sus captores, don Victoriano Cárcamo.

Inmediatamente, se instaló a su bordo una oficina y desde ella el patriota argentino empezó a despachar la correspondencia inherente a sus funciones de Capitán General de la Expedición Libertadora del Perú. El mando de la nave recayó en el marino inglés don Joseph Wickham, armándosele con un cañón pequeño y asignándosele una tripulación de 36 hombres. Más tarde, por decreto de 7 de octubre de 1821, se rebautizó al **Sacramento** con el nuevo nombre de **Castelli** para honrar la memoria del prominente político argentino, don Juan José Castelli.

Así, pues, aquel pequeño barco que fuera capturado por los marineros paitaños, inició físicamente la escuadra del Estado del Perú, convirtiéndose en la primera de sus unidades navales.

The vessel's final destination was Panama, but first she had to dock in Paita to deliver part of the confidential domestic mail she was carrying; as well as to feel out the sentiments of the people in the area about independence. Discovering (through information provided by don Pedro Purisaca, a Sechura owner of a Colan raft) that this region was decidedly "for the country", the vessel continued her trip to Panama. On March 17, about 11 at night, finding herself lying off Mancora (northern waters), the pilot mailboat was "taken in the name of the country". Who by? bo'sun Don Victoriano Carcama and his brother, the bo'sun's mate and carpenter, Andrés Carcamo, supported by seven of the crew. This audacious, courageous and decided action on the part of the Carcamo brothers (from Paita) met only token resistance from two of the passengers, Lieutenant Colonel Don Juan de la Cruz Cortinez and Lieutenant Don Manuel Quesada of the Royal Navy; both were wounded during their futile resistance. The remaining passengers were herded together and confined under key in the ship's foc'sle. There is no doubt that the acts of the Carcamos were connected with the plans of Don Bernardo Monteagudo and encouraged by him.

As soon as the situation was under control, the fragile vessel proceeded to change course for the port of Paita, being navigated, at the express request of the revolutionary bo'sun, by Captain Gamón himself. During the short trip after his capture, this leader made the crew, including the conspirators, "take the oath of independence", rewarding them with money to ensure the ship's safety. Four days later, in Paita waters, Don Valeriano Carcamo reported to the Military Commandant of the Province of Piura, that on board the "Sacramento" he had several royalist prisoners, and requested authorization to enter the bay with the captive vessel, because he had found out from a fisherman that 100 men awaited him on land to take him and his people prisoner. Once the authorization was received the revolutionaries disembarked to the joyous welcome of their enthusiastic countrymen. The political and military authorities immediately came aboard to arrange the unloading of the prisoners and luggage; for everyone's safety the vessel was left "safely without wheel or sails", as stated by the Marine Judge of Paita, the Military Commandant of Piura. The following day, March 22, the latter communicated the great news to the then Administrator of Trujillo, the Marquis de Torre Tagle, who was also General Commandant of the North Coast, on the side of the independent patriots.

The news of the "Sacramento"'s capture was quickly sent to San Martín who was headquartered in Huaura. The Liberator enthused by such news and desirous of having a vessel for his personal service immediately ordered the ship to be brought to Huacho. The pilot mailboat was brought there without incident, and received by San Martín himself from the hands of the Chief who had captured it, Don Victoriano Carcamo.

An office was immediately set up on board, and the Argentine patriot began to send out official correspondence as Captain General of the Peruvian Liberation Expedition. The command of the vessel fell to the English mariner, Don Joseph Wickham and was armed with a small cannon and given a crew of 36 men. Later, by decree issued on October 7, 1821, the "Sacramento" was renamed the "Castelli" in honor of the prominent Argentine politician, Don Juan José Castelli.

This small ship, captured by Paita sailors, was the first physical nautical possession of the State of Peru, thus becoming its first naval unit.

LA CREACION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Tanto los países como las instituciones tienen sus artífices que la historia más tarde reconoce como sus legítimos fundadores. En el caso de nuestra Marina de Guerra, su nacimiento, paulatino pero seguro y obra de muchos hombres e integración de un sinnúmero de esfuerzos, se halla íntimamente vinculado al quehacer de tres hombres, por igual notables: Don José de San Martín, don Bernardo Monteagudo y don Martín Jorge Guise.

Merced, pues, al esfuerzo múltiple y mancomunado de estos personajes, la génesis de la Armada nacional fue tomando gran formato. Mientras la inquietud naval del probo San Martín se orientaba a incrementar nuestra incipiente escuadra, el enérgico Monteagudo trabajaba arduamente para organizar la legislación básica de la naciente institución. Por su lado, el infatigable Guise, a la sazón Comandante del Arsenal, entrenaba tripulaciones, alistaba armamentos y pertrechos navales, llegando hasta hacer diseñar y confeccionar banderas para los buques de guerra. De esta manera, cada cual, desde su particular ubicación, pero bajo un mismo signo, fue poniendo los cimientos de tan hermosa obra.

Desde una perspectiva mayor, recordemos brevemente la labor administrativa de San Martín y de su Ministro Monteagudo. Su primer Gabinete Ministerial estuvo integrado por tres ramos: Hacienda, Guerra y Marina, y Relaciones Exteriores, a cargo de don José Hipólito Unanue, del citado Monteagudo y de don Juan García del Río, respectivamente. Refiriéndose específicamente al segundo ramo, es interesante recordar una vez más el pensamiento del fundador de la Independencia: "Un pueblo tan ilustrado y tan lleno de virtudes patrióticas como el de esta capital, debe conocer la necesidad de conservar una fuerza militar bien organizada, y una respetable escuadra capaz no sólo de aterrar a los enemigos, sino también de hacerles desistir de sus amenazas. . .".

En cuanto a Monteagudo, nacido en Tucumán, debemos decir que no era un militar de carrera. El grado que ostentaba (General) obedeció a la necesidad de otorgarle un rango cuando se inició la Expedición Libertadora del Perú. Habíase diplomado de abogado y poseía grandes dotes de político, tribuno y escritor. A través de su Cartera reveló extraordinarias facultades de organizador, llevando a la institución, no obstante las limitaciones económicas, a un sitio realmente expectante.

Bernardo Monteagudo.



CREATION OF THE PERUVIAN NAVY

Both countries and institutions are set up by those who are later recognized by history as their true founders. The foundation of our Navy – slowly but steadily, the work and integrated efforts of many men are closely linked to the work of three equally remarkable men: don José de San Martín, don Bernardo Monteagudo and don Martín Jorge Guise.

Thus, the new born national Navy was gradually shaped thanks to the joint efforts of these men. While San Martín, an upright man, was concerned mainly with increasing our fledgling fleet, the active Monteagudo worked hard to organize the basic legislation that would rule the new born naval institution, and the indefatigable Guise, Commanding Officer of the Naval Yard at that time, trained crews, prepared naval weapons and equipment and even ordered the design and making of flags for warships. Thus, each man from his own particular position but with the same purposes, laid the foundations for such a glorious task.

From a broader perspective, let us briefly look at the administrative work of San Martín and his Minister Monteagudo. His first Cabinet was formed by three Ministers, of the Treasury, War and Navy, and Foreign Affairs, headed by don José Hipólito Unanue, Monteagudo and don Juan García del Río, respectively. Regarding the second let us remember once more the words of the founder of our Independence: "People as cultivated and full of patriotic virtues, as are the people of this capital, must be aware of the need to preserve a well-organized force and a respectable fleet capable not only of frightening the enemy away but also of forcing them to withdraw their threats..."

Monteagudo, born in Tucuman, was not a career soldier. He was named a General because he had to have a rank in order to participate in the early days of the Expedition organized to liberate Peru. He had a degree in law and was qualified as a politician, an orator and writer. During his ministry he showed great skills as an organizer and, despite economic limitations, raised the institution to a place of honor.

José de San Martín.



Varios son los decretos que por esta época van configurando el accionar de la institución naval. El 6 de octubre de 1821 se estableció que los "buques de guerra del Perú y la contabilidad de todos los ramos, se arreglarían de acuerdo a la Ordenanza Naval dada y publicada en 1802 para la Armada Naval de España". Dos días después, el Capitán de Navío Jorge Martín Guise asumió la Comandancia General de la institución republicana que tal día nació en virtud de un decreto del Generalísimo San Martín. Mediante otro decreto (en el que se adivinaba el genio organizador de Monteagudo) se dispuso la reapertura de la antigua Academia Real de Náutica de Lima bajo la denominación de Escuela Central de Marina. Con fecha 10. de noviembre se nombró como Director de la flamante institución al Primer Piloto don Eduardo Carrasco, con el grado de Teniente Primero, iniciando así una tenaz y fructífera labor dedicada a la formación de Oficiales de Marina y Pilotos. Veintitres días después, otro decreto clasificó los grados de la oficialidad naval peruana, detallando escudos, emblemas, galones y otras particularidades de los uniformes que cada uno de sus miembros debía usar conforme a sus rangos.

Estas y otras situaciones fueron dando naturaleza y espíritu a la institución que, andando el tiempo, merecería el respeto y el aprecio de la ciudadanía.

Desde otro ángulo, el pragmático diríamos, el Comandante don Martín Jorge Guise, en su íntima unión con lo nuestro, focaliza su atención en la buena marcha técnica y profesional de la flamante institución. En una proclama recomienda públicamente a los padres de familia el envío de sus hijos para su enrolamiento en la marina independiente, con el designio de marcar en ésta el sentido nacionalista y eliminar en las tripulaciones la presencia de extranjeros. Así, como Comandante General de la Marina, tuvo a sus órdenes a muchos peruanos que se distinguieron al servicio de la naciente Armada. Desde el venerable don Eduardo Carrasco, hasta otros jóvenes marinos como Esteban Salmón, Manuel Loro, Juan Elcorrobarrutia, José Boterín, Tomás Ríos, José María García, José Gabriel Palacios, incluyendo al aguerrido don Ignacio Mariátegui y Tellería. Asimismo, a muchísimos tripulantes alistados como pilotos, pilotines, artilleros, calafates, contra maestres o simples marineros. Ellos conformaron de hecho una pléyade de hombres que sirvieron, lucharon y murieron por su patria a bordo de las naves de su Marina de Guerra. Fue Guise un "amante de traer al servicio el mayor número de peruanos posible, brindando facilidades a los padres e invitando a los jóvenes a embarcarse, preocupándose mucho de su enseñanza".

En cuanto a la escuadra, aparte del pailebote **Sacramento** y de la goleta **Macedonia** que aquél capturó en aguas de Huacho, el 19 de setiembre de 1821 el bergantín realista **Pezuela** pasó a incrementar considerablemente nuestros escasos efectivos con sus potentes baterías de 18 cañones. Posteriormente se adquirió (mediante compra en el Callao) el buque **Guerrero** al que se le dotó de inmediato con 17 piezas de artillería. Al mes siguiente, por un decreto de San Martín, se dispuso que los bergantines del Estado **Guerrero** y **Pezuela**, tomasen el nombre de **Belgrano** y **Balcarce**, respectivamente en "memoria de los que hicieron los primeros esfuerzos para librar al Perú". Tiempo después se incorporó la corbeta **Thais** (adquirida en 28,000 pesos) que luego fue rebautizada con el nombre de **Limeña**.

En resumen, podemos afirmar que el 8 de octubre de 1821 quedó fundada oficialmente la Marina de Guerra del Perú: con Ministro, Ministerio, Comandante General y una escuadra en formación; todo principió a funcionar regularmente, se efectuaron nombramientos, se llevaron a cabo ascensos y se cumplieron misiones, ostentando las naves nuestro primer pabellón.

A number of decrees enacted at the time gave shape to the Navy's actions. On October 6, 1821, it was decreed that "**Peruvian warships and all accounts for all branches would be governed by the Naval Ordinance enacted and published in 1802 for the Spanish Navy.**" Two days later, Captain Jorge Martín Guise became Commander General of the Republican institution which was created that same day by virtue of a decree issued by General San Martín. Another decree (in which Monteagudo's organizing genius could be sensed), reopened the ancient Royal Naval Academy in Lima, under the name of Central School of the Navy. On November 1, First Mate Eduardo Carrasco was appointed Director of the brand new institution, with the rank of First Lieutenant, thus starting the tenacious and fruitful task of training naval officers and pilots. Twenty-five days later, another decree classified the ranks of Peruvian naval officers, specifying the coats of arms, emblems, stripes and other features of the uniforms to be worn according to their respective ranks.

These and other events gave shape to the nature and spirit of the navy that, in time, would win the respect and appreciation of all the people.

From a pragmatic point of view Commander Martín Jorge Guise, closely linked to our culture, focused his attention on the good technical and professional performance of the brand new Navy. In a public announcement, he advised parents to enroll their sons in the independent navy, in order to give it a national flavor, and thus get rid of foreign crew members. As Commander General of the Navy he had under his command many Peruvians who were to distinguish themselves in the service of the fledgling Navy. From the venerable Eduardo Carrasco to young officers such as Esteban Salmon, Manuel Loro, Juan Elcorrobarrutia, Jose Boterin, Tomas Rios, Jose Maria Garcia, Jose Gabriel Palacios, and even the experienced Ignacio Mariategui y Telleria. Likewise, many outstanding crew members who enlisted as pilots, pilot's mates, gunners, caulkers, bo'suns or just plain sailors. They formed a group of men who served, fought and died for their country aboard the vessels of their Navy. Guise "**was fond of calling as many Peruvians as possible to the Navy, offering facilities to all their parents and inviting all youngsters to go to sea, and he took good care of their education.**"

As far as the fleet was concerned, besides the **Sacramento**, a small pilot mailboat, and the **Macedonia**, the schooner captured by him in the waters of Huacho, the Royalist brig **Pezuela** with 18-guns, was taken on September 19, 1821, thus greatly increasing our scarce resources. The vessel **Guerrero** was later purchased in Callao and was immediately equipped with 17 guns. By virtue of a decree of San Martín's, one month later, the names of the State's brigs **Guerrero** and **Pezuela** were changed to **Belgrano** and **Balcarce**, respectively, in "**honor of those who made the first efforts to liberate Peru.**" **Thais**, a corvette subsequently bought for 28,000 pesos, was then renamed **Limeña**.

In short, it may be said that the Peruvian Navy was officially founded on October 8, 1821, with one Minister, one Ministry, one Commander General and a fleet in formation. Everything went smoothly, appointments were made, promotions were granted and missions fulfilled in vessels carrying our first naval flag.



Martín Jorge Guise,
Vice-Admiral of Peru,
in before the Port of Callao,
in the River of Guayaquil,
Dec. 1828.

Corría el año de 1795, año del último y tal vez más importante censo virreinal, cuando en el antiguo pueblo de San Pedro de los Chorrillos (más conocido como la "pescadería" de Surco) vino al mundo un robusto y mestizo niño bautizado como José Silverio. Su humilde hogar, de añejas raíces marineras, lo integraban don José Apolinario Olaya Córdova y doña Melchora Balandra Sebastiana (padres) y once hermanos, entre hombres y mujeres. El padre era un curtido pescador y un convencido patriota; conductas heredadas ventajosamente por el vivaz José Silverio.

Cuando el Generalísimo San Martín proclamó la independencia el 28 de julio de 1821, Olaya era ya un corpulento mozo de 26 años de edad. Su diaria actividad de pescador le permitía mantenerse al tanto de todo lo que ocurría en la Capital. Así es como entra en contacto con los patriotas limeños; acentuándose dicho vínculo en los meses siguientes. Efectivamente, al ocupar el ejército realista, dirigido por el General don José Canterac, la ciudad de Lima el 18 de junio de 1823, la plaza quedó al mando del temible General don Ramón Rodil. Pronto, hubo necesidad de mantener estrecha vinculación entre el Gobierno, que había trasladado al Callao, y los patriotas de la Capital. Es aquí cuando aparece la figura del notable pescador.

Olaya se convirtió de inmediato en el más disimulado correo que tuvo el General don Antonio José de Sucre para cartearse con sus amigos de Lima, entre los que se hallaban doña Juana de Dios Manrique de Luna, don Andrés Riqueros y su esposa doña Antonia Zumaeta, don Narciso de la Colina, etc. Presumiblemente, el valeroso chorrillano recibía la correspondencia en dicho puerto y en su barca la conducía a Chorrillos, de donde la trasladaba a la Capital en su cesta llena de pescado. Otras veces hacía el viaje contrario portando la contestación de los patriotas de la ocupada ciudad. En este ir y venir, la información iba en buen recaudo. . . Hasta que los realistas empezaron a sospechar del buen José Silverio y de sus continuos y astutos viajes por mar. Se armó todo un aparato de vigilancia cuyo único propósito era identificar a los comprometidos en la oculta correspondencia; para ello se le siguió sigilosamente al recio pescador, se le estudió cada acción, se indagó sobre su conducta y sobre sus amistades. Pero todo al comienzo resultó inútil.

Por fin, las pesquisas de los españoles arrojaron las evidencias deseadas: Sucre era quien desde el Callao enviaba, por intermedio de Olaya, la correspondencia a determinadas personas de Lima; cuyos nombres se ignoraban. A la luz de esta verdad, el cerco contra el pescador fue estrechándose cada vez más. Hasta que cierto día por la tarde, encontrándose éste en la calle de la Acequia Alta (en el barrio de San Marcelo) fue aprehendido y conducido a Palacio, donde fue torturado sin piedad. Más el secreto no afloró de los labios del valeroso chorrillano; entonces se le ofreció un grado militar en el ejército español con efectividad y goce de sueldo, pero la oferta resultó vana. Como último recurso, se trajo a la prisión a su angustiada madre para que arrancase del hijo el secreto, pero también resultó inútil la gestión.

Convencido Rodil de que era ineficaz continuar con el tormento físico y psicológico, lo condenó a morir fusilado públicamente. El 29 de junio, festividad de San Pedro y San Pablo, a las once de la mañana fue sacado de su prisión y conducido a la Plaza de Armas. Se le llevó al viejo Callejón de Petateros (hoy Pasaje Olaya) y una vez allí se le hizo dar la espalda a la pared, fusilándosele en el instante. El cadáver del mártir fue arrastrado a la Plaza de Armas y allí degollado por el verdugo. Toda la tarde permaneció en macabra exhibición; sólo por la noche, unos pescadores chorrillanos lo pusieron en una carreta y por la ruta de Surco lo llevaron a sepultar a su pueblo con la escarapela en el pecho.

Sin duda, el heroísmo de Olaya se muestra ejemplar y singular. No es su acto heroico el que se puede identificar con la fuerza de una acción guerrera, con la audacia de una acción suicida o con el golpe veloz y enérgico de un momento específico. Hay en Olaya un paciente y silencioso sacrificio; es su caso un ejemplo claro del heroísmo civil anónimo. Además, no sólo debe considerarse como un símbolo del heroísmo patriótico de los humildes, sino, también, de silenciosa inmolación, en medio de días tan sombríos, por la promesa invívita en la Patria que otros perturbaban y anarquizaban.

El Perú, nación pesquera de antigua trayectoria, tiene el deber de recordar al valiente pescador chorrillano José Silverio Olaya Balandra, como el arquetipo de los hombres que viven arrancando su fruto al mar. Hijo del pueblo, trabajador sin tacha y patriota hasta el sacrificio, bien merece que digamos: "¡Seguid su ejemplo!".

It was 1795 the year of the last and perhaps the most important Colonial census, when in the old town of San Pedro de los Chorrillos (more commonly known as "fishing town" of Surco) there was born a robust mestizo boy baptised as José Silverio. His humble home, with ancient roots in the sea was made up of José Apolinario Olaya Cordova and Melchora Balandra Sebastiana, his parents, and eleven brothers and sisters. The father was a fish pickler and a sturdy patriot; both of which features the lively José Silverio inherited advantageously.

When General San Martín proclaimed Independence on July 28, 1821, Olaya was already a sturdy young man, 26 years of age. His daily activity as a fisherman enabled him to keep in touch with all that was happening in the Capital. And that is how he came into contact with the Lima patriots, and grew over closer to them in the months to come. When the royalist army, led by General Don José Canterac occupied the city of Lima on June 18, 1823, the square remained under the command of the terrible General don Ramon Rodil. Soon it was necessary to maintain close links between the Government, that had moved to Callao, and the patriots in the Capital. And here is where the figure of our notable fisherman appeared.

Olaya immediately became the best undercover messenger that General Don Antonio José de Sucre had, to carry messages to his friends in Lima, among whom was lady Juana de Dios Manrique de Luna, Don Andrés Riqueros and his wife lady Antonia Zumaeta, Don Narciso de la Colina, etc. Presumably the valient chorrillano received the correspondence at the port and carried it on his boat to Chorrillos, from where he carried it to the Capital in his basket of fish. At other times he made the reverse trip carrying a reply from the patriots to the occupied city. In this coming and going the information was in good hands, until the royalists began to suspect the good José Silverio and his continuous and astute sea trips. Close vigilance was kept, with the sole purpose of identifying those involved in hiding correspondence; to this end he was followed closely and his every act was studied, and questions asked about his conduct and his friends. But at the beginning all was in vain.

Finally, a Spanish stool pigeon brought in the evidence they needed: Sucre in Callao was sending correspondence, through Olaya, to certain persons in Lima, whose names were not known. In the light of this finding, the knot was pulled even closer around the fisherman's neck, until one afternoon finding him in a street in Acequia Alta (in the San Marcelo neighborhood) he was arrested and taken to the Palace, where he was tortured mercilessly. But not a word passed the lips of this courageous chorrillano; he was then offered a military title in the Spanish army, with pay, effective immediately, but this did not work. As a last recourse his anguished mother was dragged to prison in order to force the secret out of the son, but this too failed.

Rodil was convinced that it was useless to continue physically and psychologically tormenting him and condemned him to die publicly by a firing squad. On June 29, the festival of Saint Peter and Saint Paul, at 11:00 a.m., he was taken from the prison and led to the Main Square. He was taken by the old Petateros alleyway (today Pasaje Olaya) and once there he was placed with his back to the wall, and shot instantly. The body of the martyr was dragged to the Main Square and there he was beheaded by the executioner. All afternoon his body was publicly exhibited, only at night did some chorrillano fishermen manage to put the body on a cart and carry it through the road to Surco for burial in his village, with the cockade on his chest.

Undoubtedly Olaya's heroism is unique and outstanding. It is not a heroic action that can be compared with an act of war, with the audacity of a suicide act or with the swift hard blow of a specific moment. There is in Olaya a patient and silent sacrifice; he is a clear example of anonymous civil heroism. Moreover, he should not be considered as a symbol of humble patriotic heroism, but rather of silent sacrifice, in the midst of dark days, for the future promise of the country that others were upsetting and violating.

Peru, a long-time fishing nation has a duty to remember the valiant chorrillano fisherman, José Silverio Olaya Balandra, as the archetype of men who live by the fruits of the sea. Son of the people, a good worker and a patriot to the death, he well deserves that "We Follow his Example".

El patriota D. José Olaya sirvió con gloria a la
PATRIA, y honró el lugar de su nacimiento.



Miembro del Consejo de Regencia
Primer Teniente Coronel de Artillería
Callao
1823

D. José Olaya
nació en el pueblo de Chorrillos el año de 1792, fue muy distinguido p. su singular patriotismo; fue tan constante en él, q. emitió el año de 1823 p. las autoridades q. se hallaban en el Callao con correspondencias a esta Capital, q. ocupaban los españoles, prefirió el martirio y sufrió mil penas y la muerte, antes q. declarar las personas á quienes se vieron obligadas.

La Sra. D. Inés de Olaya pintó en 1823

José Olaya.

LA ESCUELA CENTRAL DE MARINA: ANTECEDENTE DEL ALMA MATER

Fue propósito firme y decidido de San Martín y, específicamente, de su Ministro de Guerra y Marina don Bernardo Monteagudo, impulsar e incentivar la preparación profesional del personal de la naciente Armada. Bajo este saludable convencimiento, se dispuso, apenas jurada la Independencia, la reapertura de la afamada Academia Real de Náutica de Lima.

Como corolario de esta natural y expectante inquietud, el 10. de noviembre de 1821 se nombró como Director de la flamante institución, que emprendía sus actividades con el nombre de **Escuela Central de Marina**, al conocido cosmógrafo y activo patriota don Eduardo Carrasco, con el grado y sueldo de Teniente Primero. Además, se le hizo Comandante en jefe de los Cuerpos de Pilotos y Guardiamarinas.

La vida de este venerable fundador e integrante de nuestra Marina de Guerra, puede sintetizarse así.

Su nacimiento ocurrió el 13 de octubre de 1779 en la ciudad de los Reyes; fueron sus padres el comerciante español don José Sanz Carrasco y doña María Méndez de los Dolores. Fue estudiante del célebre Convictorio de San Carlos, egresando a la edad de 14 años. En 1794 ingresó a la Academia Real de Náutica de Lima, permaneciendo en ella seis años. Egresado ya, permaneció a bordo un tiempo bastante considerable, ganando experiencia y pericia marinera. En 1806, fue requerido para ser Maestro en la indicada institución, desempeñándose como Segundo Maestro; pero denunciado ante la Santa Inquisición por tener libros prohibidos y recomendar su lectura, fue depuesto años después.

En los años previos a la Independencia, la virreinal Academia Real de Náutica de Lima se vio igualmente sacudida por el ímpetu conspirador de los limeños. Maestros y discípulos rápidamente se vieron envueltos en la vorágine revolucionaria, participando en diversas conspiraciones. Uno de los más entusiastas fue, a no dudarlo, el entonces Segundo Maestro don Eduardo Carrasco, quien por tal motivo no sólo fue separado de la institución, sino apresado por orden directa del Virrey don Joaquín de la Pezuela. Fue de los patriotas de la primera hora; pertenecía al grupo del conspirador José de la Riva Agüero, y era él quien preparaba los planos de puertos y caletas para la Expedición Libertadora del Sur.

Tanto San Martín como Monteagudo, reconocieron las extraordinarias cualidades profesionales y personales de Carrasco, confiándole —como queda dicho— la dirección de la mencionada Escuela. Al frente de ella, su desempeño confirmó las expectativas a que se había hecho acreedor.

Durante la ocupación de Lima por las fuerzas realistas de Canterac (junio de 1823) la Escuela, al igual que otras instituciones del Estado, fue trasladada al puerto del Callao. En esas circunstancias, Carrasco fue tomado prisionero, siendo enviado a la isla de Esteves en Puno, donde existía uno de los más crueles depósitos de prisioneros que tenían los realistas; su compañero en este duro cautiverio fue el ilustre marino don José Pascual de Vivero, en esos días Capitán de Navío y Comandante General de Marina. La responsabilidad de la institución recayó en el bravo e intrépido Alférez de Fragata don Esteban Salmón. Fueron tiempos duros e inciertos los de entonces.

En los años siguientes, la Escuela siguió un tanto el vaivén que le marcaba el amanecer republicano. A partir de 1825, se incrementó su planta docente, reubicándose en el interior de la Biblioteca Nacional. Asimismo, recibió en su seno Oficiales en condición de alumnos, adquiriendo un nivel de excelencia académica. La cosecha empezaba a dar sus frutos. Sin embargo, tiempo después (mayo de 1832) y debido a razones económicas, la Escuela fue fusionada con el Colegio Militar en una sola entidad bajo la denominación de **Colegio Militar**. Separadas en dos Secciones (Marina y Militar), éstas mantuvieron una relativa autonomía, conservando sus respectivas plantas de profesores. La dirección de la bipartita institución recayó en el Contralmirante Eugenio Cortés.

Ocho años más tarde (enero de 1840), la Escuela recuperó su total autonomía; pero esta vez teniendo como apéndice a la Escuela Náutica de Paíta, la primera de su género fuera de la Capital. La dirección de ambas recayó en el experimentado, ahora Capitán de Navío, don Eduardo Carrasco, con el título de Director General de las Escuelas Náuticas de la República. De acuerdo a un testimonio moderno, las condiciones de ingreso a las indicadas Escuelas eran semejantes: saber leer y escribir, edad entre los doce y quince años, complexión robusta, conducta excelente, pertenecer a una familia honrada y contar con la aceptación de los padres o tutores para cubrir los gastos tanto de libros como de artículos de vestir. La duración de los estudios era de cuatro años, al término de los cuales el alumno debía recibir el despacho de Tercer Piloto, siendo esta condición indispensable para ingresar como Guardiamarina en la Armada.

THE CENTRAL NAVY SCHOOL: BACKGROUND OF THE ALMA MATER

It was the firm and resolute intention of San Martín and especially of his Minister of War and Navy, Bernardo Monteagudo, to encourage and promote the professional training of personnel of the newly-born Navy, with this in mind, the famous Royal Naval Academy in Lima was reopened shortly after the declaration of Independence.

As a corollary of this natural desire, Eduardo Carrasco, a well-known cosmographer and an active patriot, was appointed on November 1, 1821, Director of the new institution which started its activities under the name of **Central School of Navy**, with the rank and the salary of First Lieutenant. Moreover, he was made Commander-in-Chief of the corps of pilots and midshipmen.

Eduardo Carrasco was born in the City of Kings on October 13, 1779, son of a Spanish merchant, Jose Sanz Carrasco and Maria Mendez de los Dolores. He studied in the famous San Carlos Jesuit school and graduated when he was 14 years old. In 1794 he entered the Royal Naval Academy in Lima, where he studied for six years. After graduating, he remained on board for a long time acquiring more navigational expertise and skills. In 1806 he was asked to teach at the institution and thus became Second Master; however some years later he was accused before the Holy Inquisition of possessing and recommending banned books, and was removed from office.

During the years prior to Independence, the Colonial Royal Naval Academy in Lima was also shaken by the momentum of conspiracy in Lima. Masters and disciples were soon involved in the revolutionary vortex and took part in a series of plots. Indeed, one of the most enthusiastic was the then Second Master Eduardo Carrasco, who was not only removed from the institution but also put in jail on the direct orders of Viceroy Joaquin de la Pezuela. He was one of the first patriots in Jose de la Riva Agüero's group of conspirators and it was he who prepared the plans of ports and bays for the Expedition for Liberating the South.

Both San Martín and Monteagudo recognized Carrasco's extraordinary professional and personal qualities, for which he was appointed Director of the School. In said position, he lived up to all expectations placed in him.

When Lima was occupied by Canterac's royalist forces in June 1823, the School — as well as other State institutions — was moved to the Port of Callao, while Carrasco was held prisoner and sent to the Island of Esteves in Puno, where the royalist forces had one of their most cruel prisons. His companion in those hard days of captivity was the famous seaman Jose Pascual de Vivero, then Captain and Commander General of the Navy. Thus the charge of the institution fell on Ensign Esteban Salmon, a bold and daring man. Those were hard days full of uncertainty.

In the succeeding years, the School followed the trends set by the early days of the Republic. As of 1825 it began increasing its staff and was relocated within the premises of the National Library. Likewise, officers were accepted as students, which improved its educational standards, and began to give good results. However, some time later, in May 1832 and due to economic problems, the School was merged with the Military School, becoming a single entity called the **Military School**. The Navy and the Military were two separate sections which remained relatively autonomous and kept their respective Faculties. The Headmaster of the institution was Rear-Admiral Eugenio Cortes.

Eight years later in January 1840, the School recovered its full autonomy, but this time was annexed to the Naval School of Paíta — the first one of its kind to be founded away from the Capital. Both schools were headed by Eduardo Carrasco, the experienced and newly-promoted Captain who was named Director General of the Naval School of the Republic. According to today's standards, the requirements for admission were similar to ours today: to know how to read and write, to be between twelve and fifteen years of age and strong physically, with excellent behavior; to belong to an honest family and to have the parents or guardian's agreement to cover any expenses related to books and clothing. The term of studies was four years, at the end of which the student had to pass a test to become a Third Officer, a prerequisite for admittance as Midshipman into the Navy.

En las primeras décadas del siglo XIX, el mundo asistió a una de las más grandes revoluciones en el campo de la construcción naval: el paso de la vela al vapor y de la madera al hierro; ocasionando con ello un sinnúmero de ventajas con significativas y múltiples proyecciones para la humanidad. En el caso específico del Perú, el establecimiento de la navegación a vapor está ligado a un hombre singular, medio mezcla de naviero y de vaticinador de las comunicaciones veloces en el mar. Su nombre: Guillermo Wheelwright. Efectivamente, este notable proyectista, natural de Newburyport (Massachusetts), imaginó un bello sueño (hecho más tarde hermosa realidad) de unir a los puertos de nuestra costa utilizando tan revolucionaria modalidad.

Conocedor Wheelwright de que los más importantes comerciantes en el país eran los británicos, comenzó por incentivarlos y hacerlos partícipes de su original proyecto. Con ese motivo, efectuaronse asambleas y se formaron comités especiales desde 1835, siendo uno de sus más entusiastas seguidores el Cónsul General de Gran Bretaña en el Perú, don Belford Hinton Wilson. Paralelamente, el tenaz empresario buscó el apoyo oficial del gobierno peruano. El 18 de junio de 1836 circuló entre los comerciantes británicos y otros residentes en nuestro medio, una invitación con el objeto de constituir una comisión que asegurase el proyecto. Al poco tiempo, 12 de agosto, una asamblea realizada en el Consulado General de Su Majestad Británica, presidida por el mencionado Cónsul, reconoció unánimemente la trascendencia del proyecto, nombrándose una comisión encargada de realizar una especie de estudio de factibilidad para su ejecución.

La comisión, encabezada por el Cónsul Wilson e integrada por los comerciantes Guillermo Dauff, Samuel Lang, Carlos L. Pflucker y Juan Thomas, después de un examen minucioso recomendó entusiasmada el proyecto de la "Compañía de Navegación de Vapor el Pacífico" propuesto por Wheelwright. El documento está fechado en Lima el 5 de setiembre del indicado año 1836. Dos días después, la asamblea reunida en el mismo local aprobó el informe y ordenó su publicación en edición bilingüe (español e inglés).

El vapor Perú.

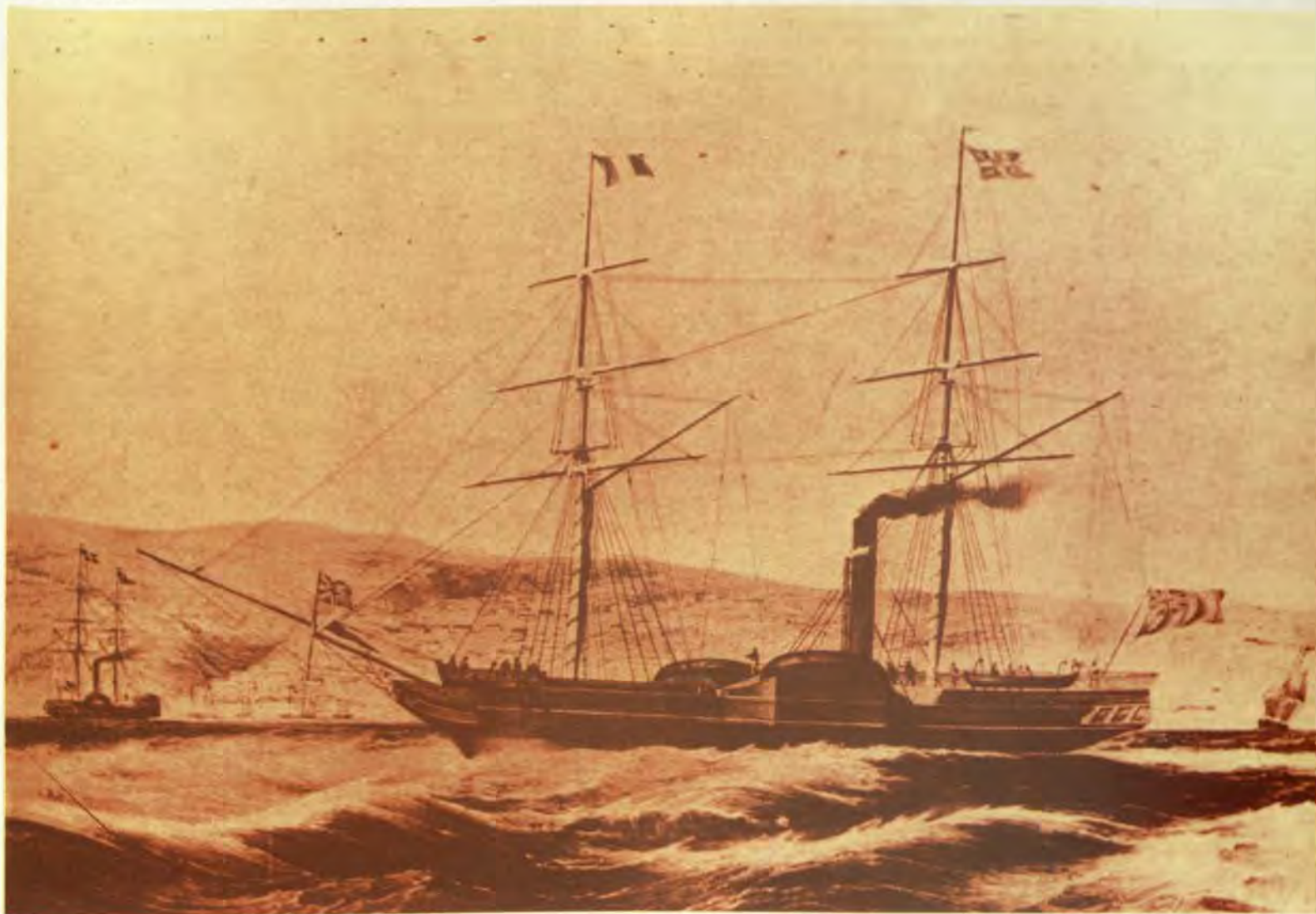
The steamship Perú.

In the first years of the 19th century, the world experienced a great revolution in the shipbuilding field: the transition from the sail to steam and from wood to iron, which gave rise to a large number of advantages with multiple future prospects for mankind. In the specific case of Peru, steam navigation is linked to one particular man, half seaman and half prophet of swift maritime communication. His name was William Wheelwright. This remarkable planner, born in Newburyport, Massachusetts, had a beautiful dream which later came true; to join up all our coastal ports by using this revolutionary means of communication.

As Wheelwright was aware, the most important traders in the country were the British, so he began to encourage them to participate in his original project. To this end, from 1835 onwards he organized meetings and formed special committees. One of his most enthusiastic followers was Belford Hinton Wilson, General Consul of Great Britain in Peru, and this resolute entrepreneur tried to get official support from the Peruvian government at the same time. On June 18, 1836, British traders and other residents in our country were invited to a meeting to create a commission in charge of the project.

Shortly afterwards, on August 12, at an assembly held in Her Majesty's General Consulate, headed by the above-mentioned Consul, it was unanimously agreed that the project was transcendental and a commission was formed to carry out a sort of feasibility study prior to its execution.

After a careful examination of the facts, said commission, headed by Consul Wilson and formed by tradesman Guillermo Dauff, Samuel Lang, Carlos L. Pflucker and Juan Thomas, submitted an enthusiastic recommendation for the project of a "Pacific Steam Navigation Company", proposed by Wheelwright. The document was issued in Lima on September 5, 1836. Two days later, a new meeting was held in the same place to approve the report and order its publication in English and Spanish.



Los cuadros incluidos en el informe, además de minuciosos en el cálculo de gastos y distancias, confirmaban la expectativa de los firmantes. Aquí un resumen:

| | A VELA | | A VAPOR | |
|-------------------------|------------|-----------|------------|-------------|
| | Días/Horas | Precio | Días/Horas | Precio |
| Del Callao a Valparaíso | 22 | 102 pesos | 7 | 12 68 pesos |
| Del Callao a Iquique | 18 | 85 " | 3 | 12 34 " |
| Del Callao a Arica | 18 | 85 " | 3 | 34 " |
| Del Callao a Islay | 18 | 85 " | 2 | 34 " |
| Del Callao a Huanchaco | 4 | 34 " | 1 | 3 17 " |
| Del Callao a Paita | 6 | 34 " | 2 | 5 17 " |
| Del Callao a Guayaquil | 8 | 51 " | 3 | 2 25 " |
| De Valparaíso al Callao | 11 | 68 " | 6 | 6 42 " |
| De Iquique al Callao | 7 | 51 " | 3 | 34 " |
| De Arica al Callao | 6 | 51 " | 2 | 12 34 " |
| De Islay al Callao | 4 | 12 22 " | 1 | 18 17 " |
| De Huanchaco al Callao | 7 | 42 " | 1 | 12 25 " |
| De Paita al Callao | 15 | 85 " | 2 | 7 42 " |
| De Guayaquil al Callao | 21 | 102 " | 3 | 4 85 " |

Premunido de tan auspiciosos informes y de la seguridad que le daban los privilegios otorgados por los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile, Wheelwright viajó a Norteamérica, su país natal, con el propósito de conseguir los capitales necesarios para la empresa. No tuvo suerte. Sin desilusionarse, se dirigió a Inglaterra; aquí obtuvo el apoyo decisivo de Lord Tomás Cochrane y de Peter Campbell Scarlett, diplomático y viajero inglés en Sudamérica. Después de muchas vicisitudes, el 6 de setiembre de 1838 logró fundar en Liverpool la "Pacific Steam Navigation Company" (P.S.N.C.), con un capital inicial nominal de 250,000 libras; la flamante empresa no encontró acogida inmediata. Sólo la constancia, la paciencia y el tino del norteamericano, hicieron posible más tarde alcanzar el éxito.

Al año siguiente, 10 de octubre, Wheelwright obtuvo del Directorio de la Compañía la autorización para firmar un contrato con los armadores de Londres, "Curling, Young & Co.", para la construcción de dos cascos de madera de 700 toneladas cada uno, a un costo de £ 17.50 la tonelada, estipulándose que ambos deberían ser clasificados A-1 por Lloyd's por un período de 12 años y que serían lanzados a los doce meses de firmarse el contrato.

Los dos cascos fueron botados al agua el 18 y 21 de abril de 1840, bautizados con los nombres de **Perú** y **Chile**, respectivamente. Naves gemelas, de madera y forradas en cobre, tenían aparejos de bergantín; sus máquinas, tres en total y construidas por los afamados Miller y Rasenhill, presentaban una fuerza global de 150 caballos. Sus dimensiones eran: 198 pies de eslora por 50 de manga.

El contrato que celebraron el Presidente del Perú don Agustín Gamarra y su Ministro don Ramón Castilla con los agentes de Wheelwright el 14 de agosto de 1840, dio a la compañía inglesa un privilegio exclusivo por diez años en las costas y puertos del país, con las mismas excepciones y derechos que eran otorgados a las embarcaciones mercantes nacionales. El gobierno ordenó también que el Tribunal del Consulado se suscribiera en veinte acciones a la P.S.N.C.

Alistados los buques, el 27 de junio del mismo año el **Chile** zarpó de Falmouth con destino a Sudamérica, siguiéndole el **Perú** el 4 del mes siguiente. Ambas naves, después de hacer escala en Río de Janeiro y Port Famine, en la región de los canales, llegaron a Valparaíso el 15 de octubre de 1840. Exactamente diez días más tarde, el **Perú** salió de este puerto con dirección al Callao; el martes 3 de noviembre, después de ocho días de navegación, se puso delante de Chorrillos, causando "entusiasmo loco en la aristocrática villa". A las 3 de la tarde, al mando del Capitán George Peacock y con 41 hombres de tripulación, entró al Callao, en donde el entusiasmo fue de lo más bullicioso y espontáneo. Hubo salvas, cohetes, música, repique de campanas, embanderamiento de casas y todo género de manifestaciones de regocijo. El Presidente de la Nación, don Agustín Gamarra, visitó la nave acompañado de su Gabinete, miembros del Cuerpo Diplomático, Comandantes de las Estaciones extranjeras, Cónsules, autoridades políticas y judiciales y altas personalidades de la administración pública. Después de dar un breve recorrido hasta el cabezo de la isla de San Lorenzo y de los brindis de rigor, se sirvió a bordo un opíparo almuerzo que duró hasta las cuatro y media de la tarde, hora en que se brindó por la Reina Victoria de Inglaterra. El domingo 8, el pueblo limeño se volcó al puerto para conocer y visitar la nave; a las "nueve de la mañana no

The tables included in the report, and the careful and accurate calculations of expenses and distances, confirmed the expectations of the signers. The following is a summary of these calculations:

| | SAIL | | STEAM | |
|---------------------------|------------|-----------|------------|-------------|
| | Days/Hours | Price | Days/Hours | Price |
| From Callao to Valparaíso | 22 | 102 pesos | 7 | 12 68 pesos |
| From Callao to Iquique | 18 | 85 " | 3 | 12 34 " |
| From Callao to Arica | 18 | 85 " | 3 | 34 " |
| From Callao to Islay | 18 | 85 " | 2 | 34 " |
| From Callao to Huanchaco | 4 | 34 " | 1 | 3 17 " |
| From Callao to Paita | 6 | 34 " | 2 | 5 17 " |
| From Callao to Guayaquil | 8 | 51 " | 3 | 2 25 " |
| From Valparaíso to Callao | 11 | 68 " | 6 | 6 42 " |
| From Iquique to Callao | 7 | 51 " | 3 | 34 " |
| From Arica to Callao | 6 | 51 " | 2 | 12 34 " |
| From Islay to Callao | 4 | 12 22 " | 1 | 18 17 " |
| From Huanchaco to Callao | 7 | 42 " | 1 | 12 25 " |
| From Paita to Callao | 15 | 85 " | 2 | 7 42 " |
| From Guayaquil to Callao | 21 | 102 " | 3 | 4 85 " |

Armed with these encouraging reports, and the certainty given by the privileges he had been granted by the governments of Peru, Bolivia and Chile, Wheelwright went to the United States, his home country, with the purpose of securing financial resources required for the enterprise but he was not lucky. However, he did not lose hope and travelled on to England, where he obtained the decisive support of Lord Thomas Cochrane and Peter Campbell Scarlett, an English diplomat who had been in South America. After many problems, on September 6, 1838, he finally founded the "Pacific Steam Navigation Company" (P.S.N.C.) in Liverpool, with an initial nominal capital of £250,000. But the brand-new firm was not widely accepted in its early days and success only came some time later thanks to Wheelwright's persistence, patience, and skills.

The following year, on October 10, Wheelwright was authorized by the Company's Board of Directors to enter into a contract with "Curling, Young & Co.", a London shipbuilding company, to build two wooden hulls of 700 tons each, at a cost of £17.50 per ton, stipulating that both had to be rated A-1 by Lloyd's for a period of 12 years, and that they would be launched 12 months after the signing of the contract.

The hulls were launched on April 18 and 21, 1840 and named **Peru** and **Chile**, respectively. They were twin wooden vessels, sheathed with copper, brig rigged, and with three engines, manufactured by the famous Miller and Rasenhill, totalling 150 HP. They were 198 ft. long and 50 ft. wide.

The contract entered into by the President of Peru, Agustín Gamarra, and his Minister Ramon Castilla, on the one hand, and Wheelwright's agents, on the other hand, on August 14, 1840, granted the English company exclusive privileges for ten years along the coast and ports of the country, with the same rights and exceptions as those granted to domestic merchant vessels. Likewise, the government ordered the Consulate to be given twenty P.S.N.C. shares of stock.

When both vessels were ready, that same year, **S.S. Chile** sailed from Falmouth for South America, on June 27, followed by **S.S. Peru** on July 4. After stopping in Rio de Janeiro and Port Famine, in the canal region, they arrived in Valparaíso on October 15, 1840. Ten days later, **S.S. Peru** set off for Callao. On Tuesday, November 3, after navigating for eight days, it was seen in Chorrillos, causing "wild enthusiasm in the aristocratic town". At 3 pm, led by Captain George Peacock and a crew of 41 men, it arrived in Callao, where it received a most noisy and spontaneous welcome. Guns were fired into the air, and there were fireworks, music, bells chiming, houses were decorated with flags and bunting, and all sorts of joyful demonstrations. The President of the Nation, Agustín Gamarra, visited the vessel accompanied by his Cabinet, members of the Diplomatic Corps, Commanders of foreign Headquarters, Consuls, political and judicial authorities, and other top public officials. After a short journey out to the reefs in the island of San Lorenzo, and the traditional toasts, a splendid luncheon was served on board which lasted until 4.30 pm, ending with a toast to Queen Victoria. On Sunday 8, all the citizens of Lima went to the port to see and visit the vessel; "at nine in the morning there

se encontraba un solo asiento en el tren que poder comprar". En el breve lapso de seis horas, el Perú fue visitado aproximadamente por 1,200 personas.

Durante los doce días de su permanencia en el puerto chala-co, publicáronse avisos dando facilidades para visitar el buque. A este aspecto promocional el público respondió entusiasmado. El periodista del diario *El Comercio* que visitó la nave decía: "El buque, impulsado por dos ruedas de paleta, cada una con su propia máquina, está provisto de botes salvavidas de último modelo y de novedosos aparatos contra incendios. Posee un salón de 65 pies de largo y cerca de 28 de ancho, adornado con la misma sencillez y elegancia que los camarotes que tiene a los costados. Todo está bien calculado para la comodidad, para el verdadero confort inglés. . . ¿Quién no viajará no ya sólo por necesidad sino por diversión y placer?"

El primer viaje de salida del Perú con rumbo al Sur fue el domingo 15 de noviembre a las 5 en punto de la tarde, en medio de hurras y vivas repetidas por más de 4000 espectadores que, desde el muelle y la playa, contestaban a las señales de despedida de los 90 pasajeros de su bordo. Jamás —dice el mencionado periodista— nuestro puerto ha tenido una concurrencia parecida. A partir de ese instante, el buque ofrecería un servicio de paquebote para los puertos intermedios, deteniéndose sólo dos horas para desembarcar valija de correspondencia y pasajeros, y recibir carga para los puertos finales de Valparaíso y el Callao.

Poco a poco se fue convirtiendo el vapor en un elemento habitual de la vida costera, después de que trasladarse de un lugar a otro en un barco a vela había sido complicado problema social y psicológico. El trayecto entre el Callao y Valparaíso, que antes podía durar hasta 20 ó 30 días, quedó reducido a 8 días; asimismo, la travesía de Londres al Callao que antes demoraba 110 días se redujo a 40 días. Todo esto, gracias a la iniciativa y tesón de don Guillermo Wheelwright, quien trajo no sólo una revolución industrial, sino una revolución geográfico-económica porque su labor implicó una creciente aproximación de América del Sur con Europa y Estados Unidos. Su proyecto simbolizó, pues, una primera victoria sobre la distancia.

was not a single seat available in the train". In a period of just six hours S.S. Peru was visited by about 1200 people.

During the twelve days it stayed in the Port of Callao notices were published granting the public facilities to visit the ship which was positively received by the public. A journalist from the daily "*El Comercio*" who visited the vessel wrote: "The ship, driven by two paddle wheels, each one with its own engine, is supplied with the latest lifeboats and novel fire extinguishers. It has a ballroom 65 ft. long and 28 ft. wide, having the same simple but elegant decoration as the cabins located on the sides. Everything has been well designed to provide comfort, true English comfort... **Who would not travel in her, not just out of necessity, but for fun and pleasure**".

S.S. Peru's first journey to the South began on Sunday, November 15 at 5 pm, while a cheering crowd of more than 4,000 spectators on the pier and the beach, waved goodbye to the 90 passengers aboard. "Our port had never been so crowded before", wrote the above-mentioned journalist. From then on, the ship operated as mail-boat for the ports along its route, making two-hour stops in each port, to unload mail and disembark passengers and load cargo for its final destinations, Valparaiso and Callao.

The steamship gradually became a common sight on the coast, after the complicated social and psychological problems caused by sailing from one place to another had been overcome. The journey from Callao to Valparaiso, which had taken 20 to 30 days, now took only 8 days; and travelling from London to Callao, which used to take 110 days, was reduced to 40 days. All this was achieved thanks to the initiative and persistence of William Wheelwright, who not only brought the Industrial Revolution to Peru, but also a geographical and economic revolution because his work implied a closer link between South America, Europe and the United States. His project symbolized the first great victory over distance.

El puerto del Callao.

The port of Callao.



Desde los albores de su nacimiento hasta el día de hoy, nuestra Marina de Guerra del Perú ha desarrollado una permanente y fructífera labor en la zona selvática, tanto de carácter científico como de profundo contenido social y humanitario, a través de una constante acción cívica. Los hitos más representativos de esta singular inquietud, se reseñan a continuación.

En 1846 una Comisión Científica Francesa, al mando del naturalista don Francisco de la Porte, Conde de Castelnau, llegó al Perú con el propósito de explotar las montañas orientales. Debido a su naturaleza e importancia, el gobierno del General don Ramón Castilla le concedió toda clase de facilidades, disponiendo que los Oficiales peruanos, Capitán de Fragata Francisco Carrasco y Alférez de Fragata José Becerra, integrasen la expedición como la contraparte peruana. El itinerario fue: Lima-Arequipa-Puno; se internaron por las montañas del Cuzco y navegaron el río Urubamba. Reconocieron las zonas de Sarayacu, Santa Catalina, Moyobamba y Chachapoyas, regresando a Lima por Pacasmayo.

En 1866, años de intensa actividad exploratoria de la inhóspita Selva, nuestros Oficiales se empeñaron en establecer la navegación a vapor en los afluentes del río Amazonas. **"Todos los jóvenes marinos establecidos en el Apostadero de Iquitos, se disputaban la gloria de dirigir o hacer parte de penosas expediciones"**, escribió el sabio don Antonio Raimondi en su célebre obra **"El Perú"**. Con este firme propósito, el Capitán de Corbeta don Adrián Vargas, salió en el vapor **Napo** hacia el río Morona a fin de encontrar la mejor vía de comunicación entre Guayaquil y el Atlántico. Navegó el Amazonas, Marañón y el Morona (228 millas) y el alto Marañón hasta la isla Nacacuya a 494 millas de Iquitos.

En este mismo año, dicho Jefe, con el Teniente Luis Sandi y los Alféreces West y Távara a bordo del vapor **Putumayo** navegaron los ríos Ucayali y Pachitea; en dicho viaje fueron devorados por los indios cashibos estos últimos oficiales. Por esta época, el Jefe de la Comisión de Límites Perú-brasilera, Capitán de Navío don Francisco Carrasco, exploró el río Yavari.

A fines del indicado año, salieron de Iquitos los vapores **Morona**, **Pastaza** y **Putumayo** al mando de los Tenientes Eduardo Raygada, Ruperto y Darío Gutiérrez para una expedición más arreglada. Navegaron todo el Ucayali y todo el Pachitea; llegaron a la confluencia del Pichis con el Palcazu y entraron por este río hasta puerto Mairo a 400 kilómetros de Lima.

Posteriormente, el Capitán de Corbeta Gregorio Pérez exploró el río Aipena y el alto Marañón a bordo del vapor **Morona**.

En 1867 salió de Lima una comisión de marinos presidida por el Contralmirante norteamericano John Tucker, con el ánimo de proseguir las exploraciones a interiores: entre los Oficiales iba el Alférez de Fragata don Leoncio Prado, de fama posterior. Duró la exploración hasta el año 1869, recogiendo y anotando valiosa información.

El 26 de octubre de 1869, el Teniente don Melitón Carvajal a bordo del vapor **Napo** y conduciendo al Prefecto Coronel Olaria, atravesó el temible e imponente pongo de Manseriche en el río Marañón. El Prefecto mandó formar la gente en el puerto donde fondearon y ordenó lo reconociesen con el nombre de **"Puerto Carvajal"**, en honor del intrépido y experto marino.

En los años inmediatos siguientes, razones de diversa índole influyeron en la disminución de estos viajes de exploración y estudio. Sin embargo, ya el Perú poseía complacido toda una gama de rica información con una infinidad de útiles datos geográficos, fluviales, topográficos, etc.

Concluida la guerra de 1879 y en pleno proceso de recuperación, el Perú empieza nuevamente, a través de su Marina de Guerra, a mirar al Oriente. Al lado de don José Benigno Samanez Ocampo, de Carlos Fermín Fitzcarrald, de Joaquín Capelo, de Pedro Portillo, de los misioneros Bernardino Gonzáles y Gabriel Sala, de Jorge von Hassel y de muchos otros intrépidos exploradores y estudiosos de nuestra Selva, los Oficiales de Marina estuvieron presentes en tan noble y arriesgado empeño. Pero, sin duda, todos estos esfuerzos se vieron coronados con la creación de la célebre e infatigable **"Junta de Vías Fluviales"**.

En efecto, por decreto de 22 de abril de 1901 y bajo el auspicio directo e inmediato del entonces Presidente de la República don Eduardo López de Romaña, se constituyó la Junta de Vías Fluviales con el personal siguiente: Doctor Eleodoro Romero (que la presidía), doctor José Pardo, ingeniero José Balta, Capitán de Navío Federico Rincón y Coronel Ernesto de La Combe. Entre

From the dawn of its to this day, the Peruvian Navy, through constant civic action, both scientific and social and humanistarian, has performed a permanent and fruitful task in the area of the Jungle. The most important milestones are the following.

In 1846, a French Scientific Commission, under the command of Naturalist Francisco de la Porte, Count of Castelnau, arrived in Peru for to explore the Eastern mountains. Due to the nature and importance of this project Ramon Castilla's administration gave him all sorts of facilities and ordered the Peruvian officers, Commander Francisco Carrasco and Ensign José Becerra, to join the expedition as the Peruvian counterpart. The itinerary was : Lima-Arequipa-Puno ; they went into the mountains of Cuzco and sailed down the Urubamba River. They passed through Sarayacu, Santa Catalina, Moyobamba and Chachapoyas and returned to Lima through Pacasmayo.

In 1866, a year of intense exploratory activity in our inhospitable Jungle, our officers insisted on establishing steam navigation in the tributaries of the Amazon River. **"All the young Naval Officers who were settled in the Iquitos Naval Station contented for the glory of leading or forming part of these arduous expeditions"**, wrote the illustrious Antonio Raimondi in his famous book **"El Perú"**. With this purpose, in mind Lieutenant Commander Adrian Vargas, left on the **Napo** steamship for the Morona River in order to find the best route between Guayaquil and the Atlantic. He navigated the Amazon, Marañón, Morona (228 miles) and the upper Marañón Rivers up to the Nacacuya, 494 miles from Iquitos.

In the same year, this Commander, together with Lieutenant Luis Sandi and Second Lieutenants West and Tavara, aboard the Putumayo steamship, navigated the Ucayali and Pachitea Rivers ; the latter were eaten by the Cashibo indians during the journey. Around the same period, the Head of the Peruvian-Brazilian Frontiers Commission, Captain Francisco Carrasco, explored the Yavari River.

By the end of the year, the steamships **Morona**, **Pastaza** and **Putumayo** set sail from Iquitos commanded by Lieutenants Eduardo Raygada, Ruperto and Darío Gutiérrez, in a well organized expedition, which navigated all the Ucayali and Pachitea Rivers. They arrived at the fork of the Pichis and Palcazu Rivers and sailed up the latter to the Port of Mairo, 400 km from Lima.

Afterwards, Lieutenant Commander Gregorio Perez explored the Aipena and Alto Marañón Rivers aboard the steamship **Morona**.

In 1867, a commission of naval officers under the command of US Rear Admiral John Tucker, left Lima with the intention of proceeding with internal exploration ; Ensign Leoncio Prado, who later became famous, was among the officers. The expedition lasted until 1869 and gathered and recorded valuable information.

On October 26, 1869, Lieutenant Melitón Carvajal, aboard the steamship **Napo**, transporting Prefect Colonel Olaria, crossed the fearful and dangerous Manseriche river pass in the Marañón River. The Prefect commanded the people to line up at the port where they anchored and ordered that it be called **"Port Carvajal"** after the daring and expert naval officer.

In the following years, these exploratory journeys became less frequent. However, Peru already possessed a whole lot of rich information and a great deal of useful geographical, river and topographic data.

When the 1879 war ended, and during the time of recovery, Peru through its Navy started again, to look eastwards. The Naval Officers, together with Jose Benigno Samanez Ocampo, Carlos Fermín Fitzcarrald, Joaquin Capelo, Pedro Portillo, Missionaries Bernardino Gonzales and Gabriel Sala, Jorge von Hassel and many other explorers of our Jungle, participated in this noble and dangerous task. All these efforts were crowned by the creation of the famous and tireless **"River Routes Commission"**.

By decree dated April 22, 1901, and under the direct sponsorship of the then President of the Republic, Eduardo Lopez de Romaña, the River Routes Commission was created with the

otras (según lo establecido en el decreto de su creación) se le confirió la siguiente atribución: Proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores el envío de expediciones a la región oriental con fines de estudio y exploración.

Indudablemente, durante los dos períodos de su corta existencia (1901-1903 y 1903-1904) la Junta continuó en forma brillante, aunque con un criterio más científico y sistemático, las exploraciones y estudios geográficos que individual o por encargo del Estado, se realizaron en los años anteriores en diversos puntos de nuestra Amazonía, principalmente en la hoya del Madre de Dios. A ella se debió, de modo especial, el progreso que a comienzos de siglo alcanzó la geografía del Oriente. Por otro lado, cabe subrayar que con la formación de esta Junta se reinició, por parte de nuestros marinos, la exploración de los ríos de la cuenca amazónica; en este sentido, la labor de Jefes y Oficiales como Melitón Carvajal, Juan Manuel Ontaneda, Germán Stiglich, Pedro A. Buedaño, Oscar Mavila, José M. Olivera, Enrique Espinar, Eduardo Raygada, Abraham A. de Rivero, Numa Pompilio León, Augusto Loayza y Loayza, Roberto Suárez, Froilán J. Morales, Nicanor Asín, Augusto Pimentel, Carlos T. Barandiarán, Julio Carvajal, Juan M. Garabito, Manuel A. Sotil, Enrique Gamero y muchos otros, fue realmente extraordinaria y digna de encomio.

En síntesis, nuestra Marina de Guerra, cual celosa tradición transmitida de generación en generación, siempre y en diversas formas ha demostrado un vivo interés por el estudio y exploración de la Selva; su quehacer en esta zona está ligado a cuanto ensayo, exploración o intento de progreso se han hecho, así como a la defensa de la soberanía nacional a través de un permanente patrullaje de sus ríos y de una estrecha vigilancia de los hitos fronterizos más significativos. Por otro lado, los innumerables estudios hidrográficos y cartográficos hechos por sus diferentes miembros, enriquecieron o esclarecieron en su oportunidad el conocimiento que de aquella vasta e interesante región se tenía empíricamente. Por último, cabe destacar, dentro de este mismo contexto, la infatigable acción civil desplegada por estos hombres en bien de las diversas comunidades nativas, unas veces proporcionando ayuda médica, otras fomentando la cultura y finalmente despertando el sentimiento patrio. En buena cuenta, bien podríamos decir que la historia de la Selva está íntimamente ligada a la de nuestra Marina de Guerra. Es por eso, que la institución puede ufanarse de que ninguna otra entidad peruana está más capacitada que ella para hablar del pasado del Oriente.

following staff : Dr. Eleodoro Romero (Chairman), Dr. Jose Pardo, Engineer Jose Balta, Captain Federico Rincon and Colonel Ernesto de la Combe. It was responsible, among other things for proposing to the Ministry of Foreign Affairs explorations expeditions to the Eastern region.

Undoubtedly, during its short life (1901-1904) the Board although with more scientific and systematic criteria successfully continued the exploration and geographical studies which individually or complying with the orders of the State, had been carried out in various parts of our Amazon region in prior years, mainly in the Madre de Dios valley. The progress achieved in the geography of the East at the beginning of the century was particularly due to this. On the other hand, with the formation of this Board our Naval Officers resumed their exploration of the rivers in our Amazon Basin ; and the work done by the Staff and Officers such as Melitón Carvajal, Juan Manuel Ontaneda, German Stiglich, Pedro A. Buedaño, Oscar Mavila, Jose M. Olivera, Enrique Espinar, Eduardo Raygada, Abraham A. de Rivera, Numa Pompilio Leon, Augusto Loayza y Loayza, Roberto Suarez, Froilan J. Morales, Nicanor Asin, Augusto Pimentel, Carlos T. Barandiaran, Julio Carvajal, Juan M. Garabito, Manuel A. Sotil, Enrique Gamero and many others, was extraordinarily praise worthy.

Briefly, our Navy, in a tradition handed down from generation to generation, has always demonstrated in different ways a keen interest in the study and exploration of the Jungle and its work in this area is closely related to every test, exploration or progress made, as well as to the defense of our national sovereignty through permanent patrolling of our rivers and a careful surveillance of the most important frontiers. On the other hand, the endless hydrographic and cartographic studies made by various of members duty added to and expanded the knowledge this vast and interesting region. Finally, it must be stressed, that these men performed a tireless civil duty for the benefit of native communities ; sometimes by supplying medical care, others by encouraging culture and awakening patriotic feelings. In short, the history of the Jungle is closely related to that of our Navy. That is why that institution can boast that no other Peruvian entity is as qualified as it is to speak of the history of the East.



Río Bajo Ucayali, por el Alférez de Fragata Germán Stiglich 1904.

Río Bajo Ucayali, by Alférez de Fragata Germán Stiglich, 1904.

En 1845 al asumir el Ministerio de Guerra y Marina, el General don José Rufino Echenique expresó ante el Congreso de la República: "El gobierno cree que para crear y desarrollar una marina eficaz debe dotársela de los elementos más modernos, y en este sentido, atendiendo a informes de los capacitados para emitir una opinión, ha resuelto que en adelante sean de vapor los buques de la Armada Peruana. . .".

Bajo esta arraigada convicción, cuyo gestor principal era ciertamente el Presidente don Ramón Castilla, el Gobierno emprendió la sabia política anunciada públicamente en el Parlamento Nacional y recibida con gran beneplácito por nuestra institución. En efecto, al poco tiempo, enero de 1846, se comisionó al Capitán de Fragata don Ignacio Mariátegui para procurar la construcción de un buque a vapor en Inglaterra, llevando como auxiliares al Teniente José Rosendo Carreño y al Guardiamarina Manuel Palacios. Mariátegui había permanecido en el Ecuador como maestro de academia, hasta julio de 1845, en que retornó al servicio con su clase de Capitán de Fragata. Palacios era Guardiamarina embarcado desde 1845; el Teniente Carreño servía desde 1829. La Comisión, debido a las exigencias de los constructores ingleses, no obtuvo informaciones a satisfacción del gobierno peruano, el que dispuso el regreso de Mariátegui, quien no obstante compró armamento para el Ejército y la artillería para el eventual vapor de guerra a adquirirse.

Sin disminuir su ímpetu, el Gobierno encomendó inmediatamente al Capitán de Fragata don Domingo Valle Riestra otra Comisión que intentara la construcción del deseado vapor en Nueva York. El 13 de abril de 1846 se embarcó en el vapor **Chile** de la P.S.N.C., acompañado de los Tenientes Pedro José Carreño, Ramón Valle Riestra y Juan P. Saavedra, el Alférez de Fragata José María García y los Guardiamarinas Francisco Sanz, Manuel Palacios (que pasó de Londres a Nueva York), Joaquín Miró Quesada, Benjamín Mariátegui y F. Elmore. Su arribo a la ciudad norteamericana ocurrió a mediados de mayo, dedicándose de lleno a la búsqueda del tipo de buque más conveniente para los propósitos del gobierno peruano. Las gestiones e indagaciones, apoyadas abiertamente por el Ministro Plenipotenciario del Perú en Estados Unidos, don Joaquín José de Osma, duraron varios meses.

Confrontadas las opiniones técnicas, la Comisión, con el respaldo del Ministro Osma, decidió contratar la construcción del buque con los astilleros neoyorquinos **Brown & Bell**, prestigiosos constructores navales que habían prestado servicios por largo tiempo a la Marina de su país y que habían ganado una bien merecida reputación mundial por su avanzada concepción arquitectónica. La maquinaria —según el acuerdo— sería fabricada por la Fundación **Stilman & Allen**; la artillería debía constar de 2 cañones de a 68 y 4 de a 24, manufacturada en Inglaterra. En cuanto a su disposición, el criterio también fue muy avanzado, ya que los dos cañones más importantes se situaban a proa y popa y ofrecían la ventaja de ser giratorios. Debí influir en la decisión de comprar un vapor de ruedas, el hecho de que buques similares ingleses navegaban sin problemas en el Pacífico. Se prefirió las ruedas a las hélices, a pesar de que "sus embarazosas ruedas estaban demasiado expuestas a ser dañadas por los disparos de balas o granadas".

In 1845, when General José Rufino Echenique was appointed Minister of War and Navy, he made the following statement before Congress: "The government believes that in order to create and develop an efficient Navy, this must be supplied with the most modern elements and, for this purpose, based on the reports prepared by qualified experts, it has decided that from now on the Peruvian Navy shall have steamships. . ."

Based on this deeply-rooted conviction mainly of President Ramon Castilla, the Government began to apply this wise policy, announced publicly in Congress and received most favorably by our Navy. Some time later, in January 1846, Commander Ignacio Mariategui was instructed to go to England, taking as assistants Lieutenant José Rosendo Carreño and Midshipman Manuel Palacios, for the purpose of having a steamship built there. Mariategui had been living in Ecuador, teaching in an academy, until July 1845 when he returned to service as a Captain. Palacios had been a Midshipman since 1845 and Lieutenant Carreño had joined the Navy in 1829. Due to the requirements of the English shipwrights, the Commission did not obtain information satisfactory to the Peruvian government, and Mariategui was ordered home. Nevertheless, he managed to purchase armaments for the Army and artillery for the warship to be acquired later.

Without losing time, the government immediately appointed Commander Domingo Valle Riestra to head another commission which would try to have the desired steamship built in New York. On April 13, 1846, he boarded P.S.N.C.'s S.S. **Chile**, together with Lieutenants Pedro José Carreño, Ramon Valle Riestra and Juan P. Saavedra, as well as Ensign Jose Maria Garcia and Midshipmen Francisco Sanz, Manuel Palacios (who went straight from London to New York), Joaquin Miro Quesada, Benjamin Mariategui and F. Elmore. They arrived in mid-May and immediately began to look for the most adequate type of vessel for the purposes of the Peruvian Government. Their actions and enquiries, fully supported by the Plenipotentiary Minister of Peru in the United States, Joaquin Jose de Osma, took them several months.

After comparing technical opinions, the Commission supported by Minister Osma decided to contract **Brown & Bell**, a famous New York shipbuilding company which had been rendering services to its own Navy for a long time and had a well-deserved reputation all over the world due to its advanced architectural concepts. According to the agreement, the enquiries would be manufactured by **Stilman & Allen** foundry, and the artillery would include two 68 guns and four 24 guns manufactured in England. The layout was also very avant-garde, since the two major guns were placed fore and aft and had the advantage of being rotating. The decision to purchase a paddle vessel was influenced by the fact that similar English ships had no problems sailing across the Pacific. Wheels were preferred to screws despite the fact that "its embarrassing wheels were too exposed to damage by bullets or grenades".

Un hecho muy importante que revela el vehemente deseo de Castilla de constituir una Armada sólida y eficiente, fue su preocupación por la capacitación del personal de Marina. En este sentido, dispuso que los miembros de la Comisión no sólo supervisarán la construcción de la nave y su maquinaria, sino que siguieran un curso de máquinas a vapor en el Columbia College de Nueva York con el profesor James Renmick, uno de los más distinguidos expertos en ese campo. Asimismo, se les consiguió la autorización necesaria para visitar los centros más adelantados de la Marina de Guerra de aquel país. Al respecto, el Informe del Ministro Plenipotenciario es sumamente encomiástico sobre la conducta, aplicación y disciplina de esos Oficiales.

El buque, que recibió el nombre de **Rímac** en homenaje al sonoro vecino de la Capital del Perú, fue lanzado al agua el 20 de agosto de 1847, procediéndose posteriormente a instalar la maquinaria y a efectuar las demás obras complementarias. La primera prueba oficial se realizó al final de dicho año, y la segunda en la primera semana del año siguiente, con resultados satisfactorios, pues **"a pesar de tener un fuerte viento en contra, la nave ha hecho 12 millas por hora"**. En ceremonia especial, el **Rímac** fue recibido por el Comandante Valle Riestra con un minucioso Inventario de todo lo existente a bordo. Sin duda, su compra fue el primer ensayo nacional de costosas adquisiciones navales hechas en el extranjero. ¡Feliz augurio de muchas otras!

Aprovisionado para soportar una larga travesía, la flamante embarcación zarpó de Nueva York la tarde del 1.º de febrero de 1848 con destino a Río de Janeiro. El práctico que la condujo en su salida informó que había hecho las primeras 100 millas de navegación a 11 nudos. En sus bodegas traía armamento para el ejército, máquinas y herramientas para establecer una fundición en Bellavista (destinada al mantenimiento del buque) e instrumentos a cubrir necesidades tanto industriales como militares.

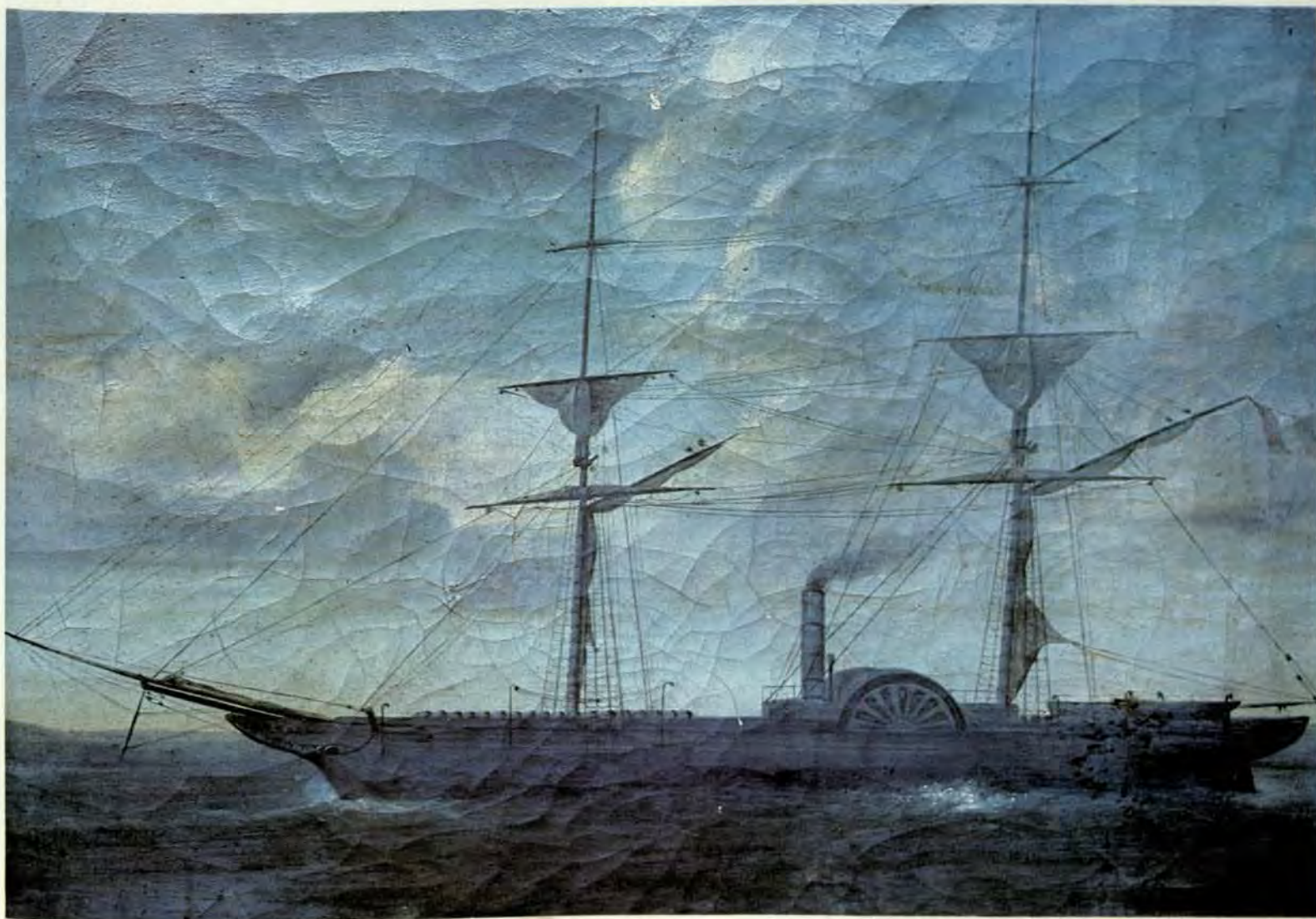
An important fact that reveals Castilla's true desire to form a solid and efficient Navy was his concern for staff training. In this respect, he ordered the Commission members not only to supervise the building of the ship and the machinery required, but also to take a course on steam engines at Columbia College in New York, given by Professor James Renmick, one of the most distinguished experts in the field. Likewise, authorization was obtained for them to visit the most advanced U.S. Navy centers. The Report submitted by the Plenipotentiary Minister praises the behavior, dedication and discipline shown by the above-mentioned officers.

The ship, named "**Rímac**" after the river which runs through the capital of Peru, was launched on August 20, 1847, and then the machinery was installed and supplementary works were completed. The first official test was carried out later that year and the second test in the first week of 1848, which proved satisfactory because **"in spite of a strong gale the ship sailed at 12 miles per hour"**. S.S. **Rímac** was received by Commander Valle Riestra in a special ceremony, where he made a careful inventory of everything on board. This purchase was undoubtedly the first national test of making costly naval acquisitions abroad.

Supplied with everything it required to stand a long journey, the brand-new vessel left New York in the afternoon of February 1, 1848, bound for Rio de Janeiro. The wheelman who piloted the vessel upon departure reported that it had sailed the first 100 miles at 11 knots. In its holds it carried armaments for the army, machinery and tools required to open a smelter in Bellavista (for ship maintenance), and instruments to cover both industrial and military needs.

El vapor Rímac.

The steamship Rímac.



La travesía entre ambos puertos, estuvo caracterizada por el mal tiempo y los fuertes temporales, así como por la conducta incorrecta de gran parte de la marinería colecticia. Después de casi cincuenta días de borrascosa navegación, en la que el buque probó su solidez y excelentes cualidades marineras, arribaron a la hermosa bahía. Dos semanas permanecieron aquí, ya que el 6 de abril al amanecer salieron con rumbo al Sur, "hacia los mares más temidos y en la peor estación del año". La nave se mantuvo bien, ingresando al Estrecho de Magallanes el 11 del mes siguiente. Lo navegó con tiempo tormentoso, dejándolo el 30 de mayo, "después de rudos esfuerzos para el barco, su máquina y la tripulación".

En la noche del 8 de junio, el *Rímac* dio fondo en el puerto de Talcahuano. En su Informe, el Comandante Valle Riestra expresó con gran satisfacción: "El buque aunque ha trabajado mucho se halla su casco en el mismo estado en que salió de Nueva York, no habiéndose notado ni el menor juego en sus maderas, exceptuando las cajas de las ruedas que han sufrido mucho; su reparación es lo que tengo que hacer aquí. Las máquinas se hallan también en el mejor estado y no se les ha notado el menor defecto en todo el viaje". El bergantín Guise había ido a recibirlo a dicho puerto, llevando la guarnición del caso.

Hechas las reparaciones anunciadas, la noble nave continuó su viaje por el Pacífico; ancló en Arica y de aquí salió directamente a su destino final, el Callao, arribando el 27 de julio de 1847. A popa flameaba, como nunca tan airoso, el pabellón nacional. El júbilo de la ciudadanía fue indescriptible; desde el muelle y las playas vecinas orgullosamente aplaudió a la gallarda nave y a su intrépida oficialidad. El Presidente Castilla, acompañado del Ministro de Guerra y Marina, del Gobernador del Callao, del Comandante General de Marina y de otras altas personalidades, se aunó a esta fiesta de amplia significación para el Perú y, particularmente, para su Marina de Guerra. Aquí el testimonio del periodista del diario *El Comercio*: "Vigorosamente impulsado por la potencia de sus máquinas atraviesa el "*Rímac*" gallardo el boquerón. Sigue el buque entonces su marcha y violento como una bala de cañón se lanza sobre el muelle, se acerca, se precipita, parece que va a estrellarse. La población toda apiñada allí queda helada de espanto. Pero dócil el buque, como el caballo peruano de mejor raza, se vuelve rápidamente, presenta su largo costado y bordea coquetamente toda la curva del muelle. Una triple salva de ¡Viva el "*Rímac*"! se desprende de todos los labios, revelando el eléctrico regocijo de las gentes y el orgullo entusiasta que hace rebosar todos los corazones".

Elegante en sus formas y rápido en su andar, el *Rímac* podía desarrollar una velocidad hasta de 13 millas por hora. Medía 171 1/2 pies de eslora, 28 pies y 4 pulgadas de manga y 15 pies de puntal; sus máquinas daban 200 caballos de fuerza con un total de 683 toneladas. Tenía el aparejo de bergantín. Durante los seis años que estuvo en actividad, sobre él la ciudadanía fijaba los ojos con cariño por haber sido el primer vapor de nuestra Marina de Guerra, lo que le daba un valor simbólico. Naufragó en Punta Parada.

The journey between both ports was characterized by bad weather and high winds as well as by the bad conduct of most of the sailors. After almost fifty days of tumultuous navigation where the ship showed its strength and seaworthiness, it finally arrived at the beautiful bay of Rio. They stayed in Rio for two weeks and on April 6, at the break of day, they sailed to the South, "towards the most feared seas and in the worst season of the year". The vessel sailed without any major difficulties and entered the Strait of Magellan on May 11, in stormy weather and left it on May 30, "after great efforts by the vessel, its engine and the crew".

On the night of June 8, S.S. *Rimac* arrived at Talcahuano port. In his report, Commander Valle Riestra stated the following with satisfaction: "Though the ship has worked hard, its hull is in the same conditions as when it left New York; there is not the slightest lost motion between its wooden parts, except for the wheel boxes which have been seriously damaged and will have to be repaired here. Likewise, the engines are in perfect condition and no failures have been noticed throughout the whole journey". Brig *Guise* welcomed the vessel at said port, taking all pertinent supplies.

After all the aforementioned repairs had been made, the noble vessel continued its journey along the Pacific. It anchored in Arica and then proceeded directly towards its final destination, Callao, where it arrived on July 27, 1847. The Peruvian flag fluttered aft, more graceful than ever. The joy of the people was indescribable. From the pier to the neighboring beaches, they clapped and cheered the brave ship and its daring officers. President Castilla, accompanied by the Minister of War and Navy, the Governor of Callao, the Commander General of the Navy, and other top personages, participated in this great celebration, so significant for Peru and especially for its Navy. The following is an account written by a journalist from the Lima daily: "*El Comercio*", "Vigorously driven by the power of its engines, S.S. *Rimac* gracefully enters the bay and goes on towards the pier as violently as a cannonball, gets closer, rushing and almost crashing. The whole population, all crowded there, is scared stiff. But the ship, as graceful as the best pure-bred Peruvian horse, makes a quick turn, shows its long side and sails along the wharf charmingly. Everyone cries out "Long live S.S. *Rimac*" three times, with electric joy and enthusiastic pride glowing in every heart".

Elegant and quick, S.S. *Rimac* could sail as fast as 13 miles per hour. It was 171.5 ft long, 28.4 ft. wide and 15 ft deep. It had 200 HP engines with a total weight of 683 tons. It was brig-rigged and during its six years of activities it was loved by the population for having been our Navy's first steamship which fact gave her a great symbolic value. It was wrecked in Punta Parada.

EL NAUFRAGIO DE LA "MERCEDÉS" Y EL HEROISMO DE NOEL

A lo largo de su historia, múltiples son los actos de heroísmo guerrero encarnados en los miembros de la institución naval; pero múltiples y excelsos también, son aquellos actos de heroísmo que sin enemigo al frente, reposan en acciones de sacrificio personal en bien del prójimo o de su honor profesional. Es el caso, entre estos últimos, del Capitán de Navío don Juan Noel Lastra, cuya sublime epopeya de 1854 sólo puede compararse – como lo hicieron el cáustico don Manuel González Prada – con aquella otra ocurrida en Angamos veinticinco años después.

Nacido en 1813 en el puerto de Paita (cuna de otros insignes marinos) fueron sus padres don Agustín de Noel, hidalgo de las provincias vascongadas y doña María Lastra, dama perteneciente a distinguidas familias piuranas y vinculadas a notables caciques del poblado de Colán. A muy tierna edad, fue enviado el pequeño Juan a estudiar a España, ingresando al "Real Liceo de Vergara", en San Sebastián. En este colegio de reconocido nombre y antigua tradición, estudiaron también otros marinos peruanos: Azcárate, Mariátegui, Valle Riestra, Faura y Cortés. Posteriormente, ingresó a la "Escuela Náutica y Piloaje".

Una vez graduado y con sus respectivos despachos, retornó a América con su hermano Clemente y se incorporó a la marina mercante. A partir de entonces, empezó una vida agitada y llena de vicisitudes en contacto con el medio marino. Por estos años, la escuela del mar contribuyó en mucho a templar su carácter y fortalecer su espíritu. En 1836, lo encontramos navegando ya como Capitán de la goleta **Caupolicán** en la costa del Pacífico. Un lustro después, a la edad de 28 años, decide ingresar a nuestra Marina de Guerra.

En efecto, el 26 de mayo de 1841 (después de someterse a las rigurosas pruebas del Cosmógrafo Mayor don Eduardo Carrasco y de alcanzar excelentes resultados en las mismas) obtuvo el grado de Alférez de Fragata. Desde ese instante, y merced, sobre todo, a su amplia experiencia marinera, inició una veloz carrera al servicio de la Armada, llegando a Capitán de Navío, grado con el cual rindió su vida por el honor profesional. Durante esos cortos trece años,



Juan Noel.

THE SINKING OF THE "MERCEDÉS" AND THE HEROISM OF NOEL

Throughout its history, the heroic acts carried out by members of our naval institutions have been many. Many and outstanding have also been those acts of heroism which, without any opposing enemy, rest upon personal sacrifice for the good of others or professional pride. Such was the case of Captain Juan Noel Lastra whose heroic deeds in 1854 can only be compared – as was the case of the caustic Manuel Gonzales Prada – with the events of Angamos twenty-five years later.

Born in 1813 in Paita (birthplace of other eminent seamen), his parents were Agustín de Noel, a scion of the Basque country gentry, and María Lastra, a lady related to distinguished Piura families and notables of the town of Colan. At a very early age, young Juan was sent to Spain for his studies where he entered the "Real Liceo de Vergara" in San Sebastian, a well-known, traditional school where other Peruvian men of the sea also studied: Azcárate, Mariátegui, Valle Riestra, Fauna and Cortés. Later he attended the School of Seamen and Pilots.

Once he graduated with official certificates he returned to South America with his brother Clemente and joined the merchant navy, beginning a busy, incident-filled life. During these years, the school of the sea played a major part in building his character and strengthening his spirit. In 1836 he was already sailing as captain of the schooner **Caupolicán** along the Pacific coast. Five years later, at the age of 28, he decided to join the Peruvian Navy.

So on May 26, 1841 after passing the rigorous tests set by Master Cosmographer Eduardo Carrasco, with flying colors, he was appointed Leading Ensign. From that moment, thanks to his naval experience, he began a bright career in the service of the navy becoming a captain, in which grade he devoted his entire life to the honor of the profession: During this brief period of thirteen years, six of which were spent in the jungle, he carried out with remarkable integrity, diligence and success duties in the frigate **Yungay**, the schooner **Libertad**, in the mountains of Chanchamayo, in the Department of Junín (Military chief) and in the frigate "**Mercedes**" as its Commander.



Mascarón de proa de la fragata Mercedes.

The prow of the frigate Mercedes.

de los cuales seis sirvió en la Selva, desempeñó con notable honradez, laboriosidad y éxito diversas funciones: en la fragata **Yungay**, en la goleta **Libertad**, en las montañas de Chanchamayo, en el departamento de Junín (Jefe militar) y en la fragata **Mercedes** como su Comandante.

Pruebas de su patriotismo, valentía y estoicismo se revelan en tres hechos ligados a su vida de marino y ocurridos en situaciones y momentos diferentes. El primero, ocurrido en 1842, tuvo como escenario el puerto de Huanchaco; ocurrió así: habiéndosele encargado el bloqueo de dicho puerto, tuvo que enfrentarse, con asombrosa resolución y energía, al Capitán del blindado inglés "Cormorant" que pretendía romper el asedio. Sin importarle el poder superior de la nave intrusa, se aproximó a ella y advirtió a su Comandante: **"En la Santabárbara de mi buque hay pólvora suficiente para volar juntos"**. El segundo hecho ocurrió en Pacasmayo y se resume así: encontrándose en tierra fue informado de que a bordo de su nave se fraguaba una sublevación; de inmediato se hizo llevar en un "caballito de totora" y con tan sólo su presencia debeló el sedicioso intento. El tercer hecho, que significó su estoica inmoción, tuvo como escenario el puerto de Casma en 1854 y a bordo de la fragata de vela **Mercedes**. Su relato se detalla a continuación.

Al salir de dicho puerto con destino al Callao, transportando un contingente de reclutas, en la madrugada del 2 de mayo el remolque que unía a la nave con el vapor **Rímac**, comandada por el Capitán de Navío don Ramón Valle Riestra, se rompió debido a la fuerte corriente del paraje. Aún con las velas en sus pañoles, la **Mercedes** intentó pasar un nuevo calabrote a su vapor compañero; lamentablemente, el viento y la braveza del mar hicieron que la fragata quedase al garete y posteriormente fuese arrojada contra las paredes verticales de la fatídica Roca Negra, destrozándose su casco. Vino la catástrofe; el desorden fue terrible y sólo la energía y serenidad de Noel pudo evitar que todos perecieran ahogados. Aquí el testimonio del Comandante Valle Riestra: **"La fragata empezó a hacer agua con tal rapidez que antes de atracar todas las embarcaciones se sumergió llevándose tras sí cuantas personas tenía a su bordo, con excepción de unas pocas de las de la cubierta. . ."** El número de pérdidas humanas ascendió, según los cálculos de los testigos, a 731.

En medio de este dantesco cuadro, el Comandante Noel prefirió quedarse voluntariamente con los que no podían abandonar el buque. Ante las exigencias de que se salvase, exclamó gallardamente: **"El comandante de un buque de guerra no debe sobrevivir a su pérdida. . . ¡Su deber es hundirse con su barco!"**. Así murió, a la temprana edad de 41 años, el Capitán de Navío don Juan Noel Lastra.

El hundimiento de la **Mercedes** produjo evidentemente gran conmoción en nuestra población; mujeres y hombres de muy diversas clases lloraron la muerte del abnegado Comandante. El célebre jurista nacional don Manuel Vicente Villarán, vio así el final de aquella muerte aureolada por un pacífico heroísmo:

**"Bebió la muerte a tragos
la muchedumbre opresa,
y comunal sarcófago
fue el seno del bajel.
Nada se vio más tarde,
sólo en la esfera,
escrito con caracteres ígneos
el nombre de Noel"**.

Y nuestro gran tradicionista don Ricardo Palma, de antiguo unido a la institución, lo dibujó así:

**"¡Contempladle:
¡Ahí está! ¡Como la roca
Que de los vientos resistió el embate!
Nada la voz de su deber sofoca,
ni su valiente corazón abate"**.

El Presidente don José Rufino Echenique, haciéndose eco de los sentimientos de la ciudadanía, rindió al Comandante de la **Mercedes** un homenaje merecido. El 10 de mayo de 1854, mediante un decreto supremo de esa fecha, expresó: **"Deseando el Gobierno honrar la memoria del Capitán de Navío Don Juan Noel, que, arrojando los peligros con admirable valor y serenidad, se sacrificó heroicamente el 2 de este mes en el naufragio de la fragata "Mercedes" que comandaba, y dar a sus compañeros de armas un noble recuerdo, se resuelve: que el vapor "Rímac" lleve su nombre; que su retrato se coloque en la cámara de oficiales de los buques de la armada, costeados por el Estado"**.

En recuerdo de este abnegado y caballeroso marino, el Himno de la Escuela Naval del Perú dice en una de sus estrofas:

**"Como el noble Noel prefiramos
a salvarnos, a otros salvar. . ."**

Proof of his patriotism and courage is revealed in three episodes of his seafaring life which occurred at different times and in different situations. The first occurred in 1842 in Huanchaco; having been charged with the blockading of said port he engaged the British ironclad **Cormorant**, with the greatest of daring and energy, which was trying to break the siege. Paying no attention to the British ship's superior fire-power, he drew up close and warned the captain, **"In my ship's magazine there is enough powder to blow up all of us together"**. The second occasion was in Pacasmayo: one day, finding himself ashore, he was informed that an uprising was brewing aboard his ship; straightaway he returned to his command on a cattail boat and by his very presence quashed the seditious attempt. The third case, which resulted in his stoic self-sacrifice, occurred in Casma in 1854 aboard the sailboat **Mercedes**:

On leaving Casma and bound for Callao with a contingent of recruits at dawn on May 2, the tow-line joining the ship to the steamship **Rímac**, commanded by Captain Ramon Valle Riestra, snapped owing to the strong currents. With its sails still down the **Mercedes** tried to pass another line to the accompanying steamship but unfortunately the wind and the rough sea caused the frigate to drift and later be hurled against the cliffs of Roca Negra, where her hull was fatally shattered. It was a time of disaster; panic and disorder were rife and only the calm courage of Noel prevented everyone from drowning. The testimony of Valle Riestra states: **"The frigate began taking in water so rapidly that before any boats could approach her she sank, with all aboard except a few who had been on deck"**. According to estimates of witnesses present, 731 men were lost.

In this dreadful, dantesque situation, Commander Noel chose of his own volition to remain with those who could not abandon the ship. Urged to save himself, he replied defiantly: **"The commander of a warship should not survive its loss... His duty is to go down with his ship"**. Thus died Captain Juan Noel Lastra at the early age of 41.

The sinking of the **Mercedes** obviously caused great distress among the people. Men and women from all walks of life wept at the Commander's death. Manuel Vicente Villarán, a celebrated artist saw his death as being bathed in a halo of peaceful heroism:

**The oppressed multitude drank in death
little by little,
and the heart of their ship became their
common tomb.
Afterwards nothing could be seen but on
high in letters of fire the undying
name of Noel.**

Ricardo Palma, the great author of **Tradiciones Peruanas**, long linked to the navy, depicted him thus:

**Look at him
There he is
Like a rock which has resisted the wind'
His voice of duty naught can suppress,
nothing his valiant heart bring down.**

President Jose Rufino Echenique, echoing the feelings of the people, paid due honor to the Commander of the **Mercedes**. In a Supreme Decree on May 10, 1854, he declared: **"The Government desirous of honoring the memory of Captain Juan Noel who, facing danger with admirable calm and bravery, heroically gave his life on the second day of this month during the sinking of the frigate "Mercedes" under his command, and to provide his companion in arms with a noble memory, has hereby resolved that the steamship "Rímac" shall bear his name, that his portrait shall be placed in the Hall of Officers of the Navy's Ships, and that this shall be borne by the State"**.

In memory of this self-sacrificing and gallant Navy officer, one of the verses of the Hymn of the Naval Academy of Peru says:

**Like noble Noel let us choose to
save others,
Rather than ourselves..."**

Sin duda alguna, fue preocupación constante de este ilustre tarapaqueño no sólo la defensa de nuestro mar y de sus riquezas, sino también del progreso y bienestar de la Marina de Guerra del Perú.

Sobre la institución naval, múltiples y valiosas fueron las realizaciones que proyectó y logró en su beneficio. Por otro lado, personas que le conocieron, atestiguan de la vehemencia con que abordaba los temas marítimos y de su predilección por los asuntos del mar. Una de ellas, don Manuel Atanasio Fuentes, *El Murciélago*, en la época de su enemistad furibunda contra Castilla, nos comenta sarcásticamente: "Así, lo hemos oído discurrir sobre navegación y marina hasta el punto de merecer el apodo de "Nelson del Pacífico". . .". Sobrenombre que en lugar de envilecerlo lo enaltecía en grado sumo.

Mucho antes de llegar al poder, nuestro personaje tenía ya una clara conciencia de la importancia de la Armada en el desarrollo y defensa del país, intuyendo con extraordinaria nitidez que el Perú requería de una escuadra moderna, adecuada y eficiente. Y no se equivocó. Al poco tiempo de asumir por primera vez el mando supremo de la Nación, manifestó a un amigo suyo en carta privada: "Si se cumplen mis órdenes, tendremos el dominio del Pacífico".

Consecuente con lo anunciado, en su exposición de julio de 1847 ante el Congreso de la República, expresó con renovada esperanza: "Juzgo que debéis fijar vuestra atención en la utilidad del servicio que hoy presta y prestará a la República la marina militar, porque a ella le cumple perseguir el contrabando, cuidar nuestras huaneras evitando robo, y sostener de un modo fuerte y amplio el poder y el decoro de la Nación".

Undoubtedly, the great man from Tarapaca was not only constantly concerned about the defense of our sea and its wealth but also about the progress and well-being of the Peruvian Navy.

He planned and carried out numerous acts for the benefit of the navy. The people who met him were witnesses of the vehemence with which he spoke of maritime subjects and his preference for sea matters. One of these people, Manuel Atanasio Fuentes, "*The Bat*", when he was a furious antagonist Castillas, made the sarcastic comment: "We have heard him speak so much about navigation and navy that he deserves to be called the Nelson of the Pacific.... However this nickname, instead of debasing him, ennobled him.

Long before he reached power, Castilla was already clearly aware of how important the Navy was for the development and defense of the country, and he sensed with extraordinary clarity that Peru needed a modern, adequate and efficient fleet. Shortly after he assumed the supreme command of the nation for the first time, he wrote to a friend in a private letter: "If my orders are fulfilled, we will gain the supremacy of the Pacific".

Consistent with this announcement, he expressed with renewed hope in his speech before Congress in July 1847: "I think that you must fix your attention on the usefulness of the service rendered today and in the future to the Republic by the Navy, because it is within its competence to pursue smugglers, to look after our "Guaneras" (fertilizer islands) to prevent thefts, and to firmly hold the power and honor of the Nation".



General José Rufino Echenique.

En este admirable empeño, evidentemente el recio mandatario no estuvo solo. Actuó como su brazo derecho, desde el Ministerio de Guerra y Marina, el General don José Rufino Echenique, secundando proyectos o gestando nuevas realizaciones de carácter institucional. Con entusiasmo e inteligencia, el dinámico Ministro supo, pues, poner en práctica los afanes del Jefe de Estado. Al lado de ellos, fue decisiva también la colaboración de muchos Jefes y Oficiales, como el Capitán de Navío don Francisco Forcelledo, Comandante General de Marina, el Capitán de Fragata don Domingo Valle Riestra, entre otros. Más tarde, durante su segundo gobierno, Castilla tuvo, igualmente, el apoyo franco y abierto de su Ministro de Guerra y Marina, don Manuel de Mendiburu.

Con esta conjunción de esfuerzos y voluntades, muy pronto el Perú empezó a tener la supremacía naval sobre las otras naciones de la costa occidental de la América del Sur, llegando a poseer la más numerosa y mejor flota de combate. Por primera vez, desde que Guise creó la escuadra peruana, el Perú alcanzaba un sitial de gran expectativa continental. En una palabra, el poder naval adquirió dimensiones que nunca antes había conocido ni nunca después, salvo rarísimas excepciones, lograría alcanzar en el siglo XIX.

Ahora bien; este notable poderío naval de evidentes proyecciones geopolíticas, debería tener, de acuerdo a lo visualizado por su gestor, un definido objetivo pragmático de carácter extrainstitucional. En este orden, Castilla era un convencido que correspondía a nuestra fuerza naval el cuidado de la riqueza guanera. Así lo hizo saber a su amigo Cisneros en una célebre carta fechada el 17 de febrero de 1845: "Siento en el alma no tanto el valor de los buques secuestrados en Islay, cuanto la falta que nos hacen para evitar el robo del guano". Seis años después repitió: "Considero a la Marina como un activo y vigilante custodio del inmenso tesoro de nuestras islas guaneras". En 1858, otra vez en el gobierno, reiteró: "La labor de la Armada es impedir los proyectos de los aventureros sobre nuestras islas"; y cuatro años más tarde, rubricó su pensamiento con esta afirmación: "A la Marina está confiada la custodia de las guaneras". La inquietud sobre el guano va acompañada de la preocupación respecto al contrabando. En 1851 expresó: "La Marina debe convertirse en la perseguidora inexorable del contrabando y defensora de los intereses fiscales de nuestras costas". En 1858 refirió: "Debe evitar que el contrabando defraude las rentas de la Aduana"; y cuatro años después, sentenció: "A la Marina corresponde el cuidado de la costa para impedir el contrabando". Simultáneamente a las dos inquietudes, Castilla señala un tercer objetivo vinculado a la estabilidad política de la Nación y de la cual la Marina es, a su juicio, un feliz agente. Dice en 1851: "La Armada es un elemento de orden, por la facilidad y rapidez con que puede transportar las fuerzas de la República, sea cual fuere la distancia a donde convenga, para sofocar instantáneamente toda tentativa turbulenta y desorganizadora". Por último, el gran estadista advierte que la Marina de Guerra debe servir de elemento protector a la flota mercante nacional.

De esta manera, Castilla sintetizó que el quehacer de nuestra Armada, aparte del exclusivamente militar, debería tener esas cuatro grandes proyecciones.

Obviously, the tough President was not alone in this admirable task. General Jose Rufino Echenique was his right hand in the Ministry of War and Navy, supporting him in his plans or planning new institutional actions. With enthusiasm and intelligence, this dynamic Minister knew how to put into practice the desires of the Head of State. The cooperation of many other members of the staff and officers such as Captain Francisco Forcelledo, Commanding General of the Navy, Commander Domingo Valle Riestra, among others, was also decisive. Later, during his second term, Castilla also had the open and sincere support of his Minister of War and Navy, Manuel de Mendiburu.

Thanks to these joint efforts, Peru soon started to acquire naval supremacy over the other nations on the west coast of South America, to the extent that Peru had the largest and best combat fleet. For the first time since Guise created the Peruvian fleet, Peru was achieving a position of great continental importance. The navy acquired dimensions it had never known and would never know again, except rarely, during the 19th century.

This remarkable naval power with clear geopolitical prospects had to have, what its author had envisioned, a definite, pragmatic and extra-institutional objective. Castilla was convinced that it was within our navy's competence to look after our "guano" wealth (from our fertilizer islands). He informed his friend Cisneros of this in a famous letter dated February 17, 1845:

"I am deeply sorry, not so much for the value of the ships hi jacked in Islay, but for the need we have of them to prevent the guano from being stolen". Six years later he repeated: **"I consider that the Navy is an active and watchful custodian of the great treasure of our guano islands"**. In 1858, once again in power, he reiterated: **"the task of the Navy is to block the plans of adventurers in our islands"**; and four years later, he reaffirmed his thought with this statement: **"The Navy has been entrusted with the custody of the "Guaneras"**. His anxieties about the "guano" were accompanied by concern about smuggling. In 1851 he said: **"The Navy must become the inexorable pursuer of smuggling and the defender of the State's interests in our coasts"**. In 1858 he stated **"It must prevent avoidance of customs duties by smuggling"**; and four years later: **"The Navy is in charge of guarding the coast to prevent smuggling"**.

Together with these two concerns, Castilla had a third objective related to the Nation's political stability. In 1851 he said: **"The Navy is an element of order due to the ease and speed with which it can mobilize the forces of the Republic, regardless of the distance required, in order to stifle any turbulent and desorganizing attempt immediately."** Finally, the great statesman advised the Navy to act as the protector of the National Merchant Fleet.

In this way, Castilla decided that the Navy had to include these four great objectives within the scope of its duties, apart from its exclusively military ones.





Manuel de Mendiburu.



Ramón Castilla.

Probablemente uno de los eventos más importantes de nuestra Marina de Guerra del siglo XIX, que acrecentó su prestigio y consolidó la preparación de su personal, fue el viaje de la fragata **Amazonas** alrededor del mundo, paseando con orgullo el pabellón nacional.

Bien sabemos que el Presidente don Ramón Castilla no sólo se preocupó de comprar buques e instalar arsenales y apostaderos, sino también de poseer un personal altamente preparado y suficientemente instruido. En este sentido, buscó afianzar el **alma mater** de la Oficialidad, brindándole todo el apoyo económico y académico requerido. La Escuela Naval, al mando del sabio jefe de Marina don Ramón Azcarate, mereció entonces una permanente y esmerada atención. En estas circunstancias, se originó el viaje en mención y al que el mandatario apoyó desde sus inicios. Desde esta perspectiva, el viaje de la fragata **Amazonas** fue uno de los más alentados esfuerzos que se han hecho para mejorar las buenas condiciones del personal naval.

Efectivamente, el sábado 25 de octubre de 1856 zarpó del Callao la hermosa nave que había de pasear el bicolor peruano por los más remotos mares y puertos del orbe y ser el primer buque-escuela americano que lo circunnavegara. Llevaba a bordo 17 Guardiamarinas, una buena dotación de Oficiales y una escogida tripulación a órdenes del Capitán de Navío don José Boterín, quien hasta hacía poco había desempeñado como Jefe del apostadero de Paita y llamado para dirigir tan honrosa misión.

El primer puerto de arribada fue Hong Kong, en donde debía hacer el buque algunas reparaciones imposibles en el Callao; pero llegaron cuando Gran Bretaña se hallaba en plena guerra con la China y por esta razón desistieron de hacer el trabajo de carena; siguieron su travesía por el estrecho de Singapur con rumbo al puerto de Calcuta, en donde permanecieron cuatro largos meses. Durante este tiempo en aguas del río Ganges, la fragata hizo carena completa, calafateando los fondos, mudando cubiertas, renovando jarcias y haciendo todo género de reparaciones; pero al mismo tiempo, soportando los rigores del cólera que por entonces hacía horriblos estragos en toda la India. En Calcuta murieron, víctimas de esa enfermedad, el abnegado médico Juan Esquivel, el Guardiamarina Neriberto Ugarte y 38 marineros.

De Calcuta salió la fragata para Londres; bajó por la costa oriental y meridional de Africa, dobló por el cabo de Buena Esperanza y arribó a la histórica isla de Santa Elena, para refrescar sus víveres y renovar la aguada. Oficiales y Guardiamarinas tuvieron ocasión de visitar la casa en donde acabó sus días Napoleón Bonaparte, el gran corso del siglo XIX.

De esta isla, la fragata arrumbó al puerto de Plymouth y de éste a Londres, a fin de concluir sus reparaciones y completar la artillería. Encontrándose en esta capital, el Comandante Boterín fue llamado al Perú, haciéndose cargo del buque el segundo comandante, Capitán de Fragata don Francisco Sanz; en esta ciudad, se embarcó el médico Domingo Castañeda, para llenar la vacancia del difunto Esquivel.

En viaje de regreso, la nave peruana tocó en Río de Janeiro. En dicho puerto, lo esperaba una comisión presidida por el prestigioso Capitán de Navío don Ignacio Mariátegui e integrada por los Tenientes Primeros Manuel Ferreyros, Samuel Palacio y Julio Tellería. Mariátegui tomó el mando de la fragata con el carácter de Comandante General, reteniendo Sanz el mando inmediato.

Algunos días después de haber salido de Río de Janeiro, falleció el Teniente Primero don Cayetano Luna, instructor de los Guardiamarinas; el cadáver fue arrojado al mar, impresionando dolorosamente a todos, pero en especial a sus discípulos. El paso del estrecho de Magallanes se efectuó sin mayor contratiempo, tocando después Talcahuano y Arica para llegar finalmente al Callao el 28 de mayo de 1858. Habíase navegado 42,000 millas en 308 días de mar y permanecido 274 días en puerto. La mayor parte del viaje hízose a vela y la mayor duración en la mar fue entre Calcuta y Santa Elena, entre cuyos puertos se empleó 74 días.

El buque experimentó en su larga travesía, algunos malos tiempos, especialmente un temporal huracanado en las inmediaciones de la isla Formosa, sin ocasionarle mayores desperfectos. El **Amazonas** era un buque espacioso, de hermoso galibo y espléndidas condiciones marineras; había sido construída en Inglaterra y era de vapor y vela. Desplegaba 1,500 toneladas, estaba armada de 33 cañones (26 de 32, 6 de 64 y 1 de 120) y tenía 300 caballos de fuerza con una sola chimenea.

A lo largo del viaje, en todas partes la nave fue recibida con muestras de especial aprecio y su tripulación se condujo admirablemente, demostrando corrección y típica escuela marinera.

Probably one of the most important events of our Navy during the 19th century, which increased its prestige and consolidated the training of its members was the journey of the frigate **Amazonas** around the world, carrying with pride the national flag.

We all know that President Ramon Castilla not only worried about buying ships and building naval dockyards and naval stations but also about having highly skilled and efficiently trained personnel. He wanted to guarantee the **alma mater** of Naval Officers, giving them all necessary economic and academic support. The Naval Academy, under the command of the Wise Chief of the Navy, Ramon Azcarate, deserved then permanent and careful attention and said journey was conceived under these circumstances, and the President gave full support to it from the beginning. The journey of frigate **Amazonas** was one of the most encouraging efforts ever made to improve the good conditions of Navy personnel.

On Saturday, October 25, 1856, the beautiful ship which was to carry the Peruvian flag to the most remote seas and parts of the globe sailed out of Callao. It was the first American training ever to ship travel around the world. It had 17 midshipmen on board, a great many officers and a choice crew under the command of Captain Jose Boterín, who had recently been Chief of the Naval Station in Paita and had been called to lead this mission.

The first port of arrival was Hong Kong, in which the ship had to have some repairs made, which could not be carried out in Callao, but the ship arrived there when Great Britain was at war with China and for this reason they decided not to carry out the careening; they continued on their journey through the Straits of Singapor heading towards Calcutta where they remained for four long months. During this time, on the waters of the Ganges river the frigate had complete careening, caluking, changing decks, renewing ropes and undergoing all sorts of repairs, and at the same time, undergoing the harshness of cholera which by that time had wrought havoc throughout India. The self-sacrificing Doctor Juan Esquivel, midshipman Neriberto Ugarte and 38 sailors died in Calcutta the victims of this disease.

From Calcutta, the frigate left for London, down the southeast coast of Africa, around the Cape of Good Hope arriving at the historical Island of Saint Helena to get fresh food and water. Officers and midshipmen had a chance to visit the house in which Napoleon Bonaparte spent his last days.

From this island, the frigate sailed towards Port Plymouth and from there to London, to finish its repairs and complete the artillery. While in said capital city, Commander Boterín was called back to Peru, and Second in Command, Commander Francisco Sanz was left in charge of the ship; Doctor Domingo Castañeda came on board in that city to fill the vacancy of the deceased Doctor Esquivel.

On her return, the Peruvian ship stopped in Rio de Janeiro where a commission presided over by Captain Ignacio Mariátegui and composed of First Lieutenants Manuel Ferreyros, Samuel Palacio and Julio Tellería, was waiting for it. Mariátegui took control of the frigate as Commander General, and Sanz the immediate command.

Several days after they had left Rio de Janeiro, First Lieutenant Cayetano Luna, the midshipmen's instructor, died; the body was buried at sea, a painful experience for all of them especially his pupils. They passed through the Strait of Magallanes without difficulty, touching Talcahuano and Arica, finally arriving in Callao on May 28, 1858. They had sailed 42,000 miles in 308 days with 274 days in port. During most of the trip they navigated with sails and the longest period at sea was 74 days between Calcutta and Saint Helena.

The ship had some bad moments during this long journey, especially during a storm off the Island of Formosa, but it was not affected. **Amazonas** was a spacious ship, with beautiful proportions and splendid sailing conditions, she had been built in England and was both a steamboat and a sail boat, displacing 1500 tons, armed with 33 cannons (26 of 32, 6 of 64 and 1 of 120) and had 300 HP and a single smoke stack.

Throughout the journey, the ship was welcomed with signs of especial esteem and its crew behaved admirably, showing good manners and typical seamanship training.



La fragata Amazonas.

The frigate Amazonas.

Bien sabemos que fueron diversos y delicados los acontecimientos previos a los dos combates que aquí interesan reseñar. Sin embargo, desde el punto de vista internacional es conveniente mencionar la conformación de lo que se denominó la “**Cuádruple Alianza**” integrada por Perú, Chile, Ecuador y Bolivia, hermanados por un sólo ideal: la defensa de América contra la intervención de una potencia extranjera. Su actuación decidida, con nuestro país a la vanguardia, se reflejó ciertamente en las acciones bélicas que a continuación detallamos.

EL COMBATE DE ABTAO. Ante el peligro anunciado, la escuadra peruano-chilena se apostó, estratégicamente, en la zona de Chiloé (al sur de Chile) llena de arrecifes y estrechos. A su búsqueda, marcharon las naves peninsulares **Villa de Madrid** y la **Blanca**, encontrándola en el estuario de la isla de Abtao, cerca de la cual acababa de perderse la fragata peruana **Amazonas** varada en un banco de arena del archipiélago.

Las naves aliadas, tres peruanas y una chilena, formaron una línea de defensa en forma de herradura: la corbeta **América** (al mando de Manuel Ferreyros), la goleta chilena **Covadonga** (capitaneada por Manuel Thompson), la corbeta **Unión** (comandada por Miguel Grau) y la fragata **Apurímac** (al mando de Manuel Villar). El combate, duró cerca de dos horas, entablándose una pelea a 1,800 metros de distancia entre los 86 cañones de los buques españoles y los 57 cañones de las naves aliadas; las embarcaciones intrusas no se aproximaron a sus contendores por temor a perderse en los peligrosos arrecifes. Durante el enfrentamiento “se hicieron de uno y otro lado 1,500 tiros poco más o menos”.

We all know there were several delicate events prior to the two battles that we want to review. However, from an international standpoint it is convenient to mention the creation of what was called the “**Quadruple Alliance**” formed by Peru, Chile, Ecuador and Bolivia, joined by only one ideal: the defense of America against the invasion of a foreign power. Its firm acting with our country at the head was certainly reflected in the warfare actions that we will hereinafter describe:

BATTLE OF ABTAO. In view of the announced danger, the Peruvian-Chilean fleet took its post strategically in the area of Chiloe (south of Chile) full of reefs and straits. The peninsular vessels **Villa de Madrid** and **La Blanca** went out to look for it and found it in the estuary of the island of Abtao, close to where the Peruvian frigate **Amazonas** had just run aground in a sandbank of the archipelago.

The allied vessels, three Peruvian and one Chilean, formed a horseshoe defence line: the corvette **America** (commanded by Manuel Ferreyros), the Chilean schooner **Covadonga** (capt. by Manuel Thompson), the corvette **Union** (commanded by Miguel Grau) and the frigate **Apurimac** (commanded by Manuel Villar). The battle lasted for approximately two hours, fighting at 1,800 meters of distance between the 86 cannons of the Spanish vessels and the 57 cannons of the allied vessels; the intruding vessels did not get close to their enemies afraid of getting lost in the dangerous reefs. During the battle “approximately 1,500 shots were discharged between one side and the other”.

El combate de Abtao.

The battle of Abtao.



Después de un infructuoso cañoneo, en que las naves aliadas sufrieron daños insignificantes, los buques españoles se vieron forzados a retirarse del lugar del combate con serias averías y con la vergüenza de haber sido, prácticamente, derrotados. El mando de la escuadra atacada, por ausencia del marino chileno don Williams Rebolledo, estuvo en esta gloriosa jornada a cargo del valiente e insigne Capitán de Navío peruano don Manuel Villar, a la sazón Comandante General de la División Naval del Perú y una de las pocas reliquias contemporáneas del Vicealmirante don Jorge Martín Guise.

La noticia del combate de Abtao fue recibida jubilosamente por los pueblos aliados, más no así por el Comandante en Jefe de la flota española, Brigadier don Casto Méndez Núñez.

EL COMBATE DEL DOS DE MAYO. A comienzos de abril de 1866, el puerto del Callao estaba convertido en una verdadera factoría militar, teatro de febril actividad, derivada naturalmente del cruel bombardeo de Valparaíso por el Jefe español. No era de dudar que a la destrucción de ese importante centro comercial, seguiría la de nuestro primer puerto y probablemente luego la de Guayaquil. En efecto, el 13 de ese mes la escuadra española suspendió el bloqueo de Valparaíso y al día siguiente lo abandonó para seguir a la vela rumbo al norte. Venía al Callao, no había duda. El Callao sería destruido como la hermosa ciudad sureña; con más ensañamiento aún, pues el Perú se había erguido irreverente ante la intrusa potencia. La alarma fue grande en Lima, aumentándola la invasión de la población porteña inhábil para combate.

El 25 de abril una parte de la escuadra española arribó al Callao, ubicándose en el cabezo de la isla de San Lorenzo; el resto lo hizo al día siguiente. Eran en total las fragatas **Numancia**, **Blanca**, **Villa de Madrid**, **Resolución**, **Berenguela**, **Almanza**, la goleta **Vencedora** y los vapores auxiliares **Marqués de la Victoria**, **Matías Cousiño** y **Paquete de Maule**. En total, 10 naves. El anuncio del bloqueo fue el día 26 y al día siguiente, el propio Méndez Núñez dirigió un manifiesto al cuerpo diplomático y consular de Lima, anunciando la fatídica decisión.

Entre tanto, los trabajos en las fortificaciones aumentaron y los ofrecimientos de personas y de bienes para la lucha fueron innumerables; una multitud inmensa de limeños acudió al puerto a trabajar en dichas obras (militares, políticos, artesanos, profesionales, estudiantes, sacerdotes, etc.) Desde el 30 de abril no hubo en Lima quien se ocupara de asuntos particulares, paralizándose las oficinas, las tiendas y los talleres. "**Nadie se acordó de cobrar ni de pagar**". La dirección de las fortificaciones estuvo a cargo de los ingenieros Ernesto Malinowski, José Cornelio Borda, Jorge Rumtil y Felipe Santiago Arancibia, bajo la supervigilancia de don José Gálvez. En los preparativos de defensa y ataque ayudaron igualmente los extranjeros. Frente a la agresión se despertó, pues, un rechazo unánime del sentimiento público.

El martes 1.º de mayo, día anunciado para el bombardeo, grupos de hombres armados recorrieron las baterías cantando. Los buques mercantes ya se habían colocado fuera de la zona de combate. El Presidente don Mariano Ignacio Prado dirigió a los peruanos una proclama en la que dijo: "**Nuestra causa es la causa de toda América; defendemos el honor y la libertad de un Continente**".

A las nueve de la mañana del día 2, las tripulaciones de la escuadra española escucharon una alocución de su Jefe y aires nacionales tocados por las bandas de sus buques. Después de levar anclas estuvieron dando vueltas en espera de que la neblina se despejase. Las fragatas habían calado sus masteleros de gavia y desmontado las vergas mayores; todos los buques tenían pintadas de negro las dos bandas para disminuir la visibilidad y la parte central de la **Blanca** había sido blindada con sus cadenas.

A las once y quince de la mañana, la escuadra, tendida en una línea en forma de V, se acercó desafiante al puerto, con los masteleros de juanete calados y los pabellones tremolando a la suave brisa matinal. Tan resuelto fue su avance —dice el periodista de **El Comercio**— que parecía que los buques iban a varar. A la derecha, al sur del Callao, veíase a la **Numancia** enarbolando la bandera del Almirante y seguida por las fragatas **Almansa** y **Resolución**. El sector de la izquierda o del norte estaba formado por las tres fragatas **Villa de Madrid**, **Berenguela** y **Blanca**. La corbeta **Vencedora** venía a ser el punto de intersección de la pirámide y debía servir de enlace. Los barcos más pequeños se situaron atrás. Era, en conjunto, la escuadra más formidable que había hendido las aguas del Pacífico americano; si hubiesen podido ponerse a su lado las de Lord Anson y Lord Cochrane habrían parecido pequeños convoyes.

En la parte sur del puerto se erguían la torre de La Merced, el fuerte de Santa Rosa y las baterías Maipú, Chacabuco, Abtao y Chalaca; esta última, al mando del valeroso marino don José Sán-

After a fruitless gunfire, in which the allied vessels suffered slight damages, the Spanish vessels were forced to retreat from the battle seriously damaged and ashamed of having practically been defeated. At the head of the attacked fleet, in this glorious battle, since the Chilean seaman don Williams Rebolledo was absent, was the courageous and illustrious Peruvian Captain don Manuel Villar, at that time Commander General of the Navy Division of Peru and one of the few contemporary relics of Vice-Admiral don Jorge Martín Guise.

The news of the battle of Abtao was received with jubilation by the allied people but not by the Chief Commander of the Spanish fleet, Brigadier don Casto Méndez Núñez.

BATTLE OF 2 DE MAYO. In early April, 1866, the port of Callao had become a true military post, scenario of feverish activity, naturally as a result of the merciless bombardment of Valparaíso by the Spanish Chief. Undoubtedly, the destruction of our major port and probably then of Guayaquil would follow after the destruction of this important commercial center. In effect, on April 13 the Spanish fleet suspended the blockade of Valparaíso and on the next day abandoned it to continue sailing northwards. It was heading to Callao, there was no doubt about it. Callao would be destroyed like the beautiful Southern city had been but with more cruelty because Peru had disrespectfully stood up against the intruding power. There was a great alarm in Lima, increased by the invasion to the port population unfit for combat.

On April 25 part of the Spanish fleet arrived in Allao and located itself at the reef of the island of San Lorenzo; the rest did it on the next day. The frigates were **Numancia**, **Blanca**, **Villa de Madrid**, **Resolución**, **Almanza**, the schooner **Vencedora** and the auxiliary steamships **Marques de la Victoria**, **Matias Cousino** and **Paquete de Maule**. There was a total of 10 vessels. The blockade was announced on the 26 and the next day Méndez Núñez himself gave a manifesto to the diplomatic and consular corps of Lima, announcing the fatidical decision.

In the meanwhile, the works at the fortifications increased and the offerings for persons and for goods for the fight were countless; a large crowd of Limenians went to the port to work there (militaries, politicians, artisans, professions, students, priests, etc.). Since April 30 there was nobody left in Lima to take care of private matters, closing offices, stores and shops. "**Nobody remembered to collect not to pay**". The fortification works were directed by Engineers Ernesto Malinowski, José Cornelio Borda, Jorge Rumtil and Felipe Santiago Aracibia under the supervision of don José Gálvez. Foreigners also helped in the defense and attack preparatory works. A public feeling of unanimous rejection aroused with the attacks.

On Tuesday, May 1, the date announced for the bombardment, groups of armed men walked through the batteries singing. The mercant ships were already placed out of the combat area. President don Mariano Ignacio Prada addressed a proclamation to all Peruvians in which he said: "**Our cause is the cause of all of Latin America; we defend the honor and the freedom of a Continent**".

At 9:00 a.m. on May 2 the crews from the Spanish fleet heard a speech from their Chief and the national anthem played by the bands of their ships. After weighing anchor they went round and round waiting for the fog to clear. The frigates had scended their main topmasts and dismounted the lower yards; all the ships had their sides painted in black to reduce visibility and the main part of the **Blanca** had been shielded with its chains.

At 11:15 a.m. the fleet, spread out forming a V, defiantly approached the port with the topgallant masts scended and the standards waving in the soft morning breeze. The advance was so resolute — said a journalist from **El Comercio** — that it seems that the ships were going to run aground. At the right, south of Callao, there was **Numancia** waving the Admiral's flag followed by the frigates **Almansa** and **Resolución**. On the left or north there were three frigates: **Villa de Madrid**, **Berenguela** and **Blanca**. The corvette **Vencedora** was the point of intersection of the pyramid and was to serve as a link. The smallest ships were located in the back. It was altogether the most formidable fleet to have plied the waters of the American Pacific; if the Lord Anson and Lord Cochrane had been placed beside these, they would have looked like small convoys.

At the south of the port rose the tower of La Merced, the fortress of Santa Rosa and the batteries of Maipú, Chacabuco, Abtao and Chalaca; the latter commanded by the courageous

chez Lagomarsino, había sido improvisada por una multitud rebosante de patriotismo. A este sector pertenecía el “cañón del pueblo”. En la parte norte, se encontraban el fuerte de Ayacucho, y las baterías Independencia, Pichincha y la torre de Junín.

En el centro se hallaban los barcos peruanos. Eran el vapor **Loa** (comandado por Camilo N. Carrillo), el monitor **Victoria** (capitaneado por Juan Antonio Valdivieso), el vapor **Tumbes** (comandado por Juan José Raygada) y los pequeños barcos sin aplicación militar **Sachaca** (conducido por Toribio Raygada) y **Colón** (por el comandante J. Patricio Iriarte). En el **Tumbes** se izó la insignia de Almirante; allí estuvo el aguerrido Capitán de Navío don Lizardo Montero, que ese día había llegado de Europa. Telescopios prestados por la Facultad de Medicina sirvieron para observar las evoluciones de la escuadra española.

La nave española **Numancia** se adelantó a las otras naves y, después de situarse a casi 1,000 metros del puerto de Santa Rosa, lanzó poco después del mediodía un cañonazo que no fue contestado. Al segundo disparo, la torre de La Merced, en donde se encontraba el Secretario de Guerra el valeroso don José Gálvez, rompió sus fuegos y desplegó la bandera nacional, siguiéndole las demás baterías. Cuéntase que en ese momento Gálvez gritó: “¡Españoles, aquí os devolvemos el tratado del 27 de enero!”. Minutos más tarde, el malogrado Secretario de Guerra caía abatido juntamente con otros de sus acompañantes.

A mitad de la tarde, varias de las naves españolas, encabezadas por la **Villa de Madrid**, empezaron a abandonar el combate y al promediar la misma, sólo quedaban la **Numancia** y la **Vencedora**, haciendo disparos eventuales. A las cinco de la tarde, la nave capitana dio la señal de cesar el combate, ordenando la retirada. El triunfo era del Perú y, por intermedio de él, de todo el continente americano. ¡Honor al mérito!

seaman don José Sánchez Lagomarsino had been improvised by a crew overflowing with patriotism. The “cannon of the people” belonged to this sector. At the north was the fortress of Ayacucho and the batteries of Independencia, Pichincha and the tower of Junín.

At the center were the Peruvian ships. These were the steamship **Loa** (commanded by Camilo N. Carrillo), the monitor **Victoria** (captained by Juan Antonio Valdivieso), the steamship **Tumbes** (commanded by Juan José Raygada) and the small non-military ships **Sachaca** (commanded by Toribio Raygada) and **Colón** (commanded by J. Patricio Iriarte). In the **Tumbes** the Admiral's standard was hoisted; on board was the courageous Captain don Lizardo Montero who had arrived from Europe that same day. Telescopes borrowed from the Faculty of Medicine were used to watch the evolutions of the Spanish fleet.

The Spanish ship **Numancia** overtook the other vessels and after locating itself at almost 1,000 meters from the port of Santa Rosa, fired its cannons a little after noon but had no response. At the second shooting, the tower of La Merced, where the Secretary of War, the courageous don José Gálvez was, opened fire and unfurled the national flag; the other batteries followed. It is said that at that moment Galvez shouted: “Spaniards, here we give back to thee the treaty of January 27!” Some minutes later the unfortunate Secretary of War was shot down along with other companions.

At mid-afternoon several Spanish ships headed by **Villa de Madrid** started to desert and by late afternoon only **Numancia** and **La Vencedora** were left making casual shootings. At 5:00 p.m. the flagship gave the signal to stop the combat, ordering the retreat. The triumph was Peru's and through it of all the American Continent. Honor to the merit!



Combate del 2 de Mayo 1866.

Diversas y contradictorias fueron las versiones acerca de la adquisición de los monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa**, antes denominados **Oneota** y **Catawa**. Algunos llegaron a afirmar, inclusive, que se trataba de una compra apresurada y sin razón alguna, pues habían sido adquiridos desde Lima sin que antes mediara un detenido estudio técnico o, cuando menos, un análisis de sus características marineras. Probablemente las inquietudes que originó el conflicto del 66 condujo a este desacertado comportamiento.

La historia de ambas naves es curiosa y llena de vicisitudes. Habían sido construidas para operar en el río Mississippi y no en mares abiertos y francos. Tenían un andar muy lento y eran estrechas e incómodas para la navegación en alta mar. Sus cascos muy finos, de hierro con coraza de 127 m/m, desplazaban 1,084 toneladas. Medían 61 metros de eslora por 13.7 de manga y 4.4 de puntal. Su andar era de 5 nudos con mar lleno, con fuerza de 300 caballos y presión de 20 libras en calderas. Su calado era de 3.65 metros. Poseían una torre central de acero con dos cañones **Dahlgren** de 40 cm.; su espolón no podía considerársele como poder ofensivo, debido a su poco andar.

Para recepcionarlos, el gobierno peruano nombró una Comisión integrada por varios distinguidos miembros de la Armada. Sin embargo, las gestiones para sacarlos de Nueva Orleans, tardaron cerca de dos años. Primero, resultó muy difícil que el gobierno norteamericano retirara las restricciones que ponía a la salida de los buques, considerándolos, de acuerdo a la tesis española, como una amenaza para las posesiones hispanas; y, segundo, porque se pensó, siempre de acuerdo a esa versión, que el vapor **Rojas** (comprado allí con el nombre de **Havana**, para que diera remolque a un monitor) era una embarcación "filibustera". Los otros dos remolques, igualmente de madera, fueron el **Pachitea** y el **Marañón**.

Solucionados los inconvenientes, por fin zarpó el convoy el 12 de enero de 1869, dirigiéndose a Pensacola a una velocidad extremadamente lenta. Para el viaje se les proveyó de velas con que ayudar a mantener la estabilidad; rompeolas en la base de la torre y brazolas altas en las escotillas que se cerraban herméticamente cuando la mar levantaba algo.

El comando estaba distribuido de esta forma: monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa** al mando de los Capitanes de Corbeta Camilo N. Carrillo y Juan G. More, con 8 y 7 oficiales, respectivamente. Los remolcadores **Reyes**, **Pachitea** y **Marañón** al mando de los Capitanes de Corbeta Leopoldo Sánchez, Aurelio Arrieta y Nicolás del Portal, respectivamente. Cada uno con 5 oficiales. Todo el convoy bajo el mando superior del Capitán de Fragata Leandro Mariátegui.

El viaje que emprendían iba a ser memorable por diversas razones: sus mismas características marineras, sus tripulaciones colectivas, indisciplinadas, de diferentes razas e idiomas; sin guarniciones como para impedir algún motín y, por último, sin haberse pactado la paz con España, debían atravesar el Mar Caribe muy cerca de territorios coloniales de esa nación y en cuyas aguas mantenía unidades navales poderosas. En esas condiciones salieron las cuestionadas embarcaciones.

En Pensacola, las naves permanecieron 30 días llenos de dificultades. Cuando al fin salieron hacia Cayo Hueso, se acentuaron los rumores de que los monitores se dirigían con destino al litoral N.E. de Cuba, para ayudar a los isleños que estaban en rebelión contra España; esto ocasionó que las fragatas acorazadas españolas **Tetuán** y **Fernando el Católico** escoltaran a nuestra flotilla en parte del viaje a Samaná. El viaje hacia este lugar fue una terrible pesadilla. El mar levantó olas de 10 a 12 pies que rompían sobre la cubierta de los monitores en una forma tal que fue necesario largar los remolques, rompiéndose la unidad del convoy. Esto ocurrió el 8 de marzo. Al día siguiente por la tarde, cuando mejoró el tiempo, el **Reyes** maniobró para tomar el calabrote de remolque por la popa del **Manco Cápac**, pero una ola gigantesca hizo retroceder al monitor en forma tal que le introdujo el vuelo popero de su coraza, provocando su inmediato hundimiento, con los víveres, el carbón y el dinero para los gastos de viaje del convoy. Esto, cuando la costa estaba a 80 millas y el monitor sólo tenía combustible y provisiones para dos días. Aislado del resto del convoy, el **Manco Cápac** se vio obligado a ingresar al puerto Naranjo en la isla de Cuba y solicitar ayuda a los revolucionarios, quienes le proporcionaron víveres, agua y leña para que la usara como combustible.

There were several and contradictory versions of the acquisition of the monitors **Manco Cápac** and **Atahualpa**, which used to be called **Oneota** and **Catawa**. Some even stated that it was a hasty and an unreasonable purchase because these had been bought in Lima without a prior detailed technical study or at least an analysis of its naval characteristics. Probably the motives which caused the conflict of 66 led to this unwise behavior.

The history of both ships is peculiar and full of vicissitudes. These had been built to operate on the Mississippi and not on open and free waters. They were very slow and were very narrow and uncomfortable for sailing in high seas. Their hulls were too thin, of iron with an armour of 127 mm, displaced 1,082 tons. They had a length of 61 meters, a breadth of 13.7 and a depth of 4.4. Their speed was 5 knots with a full sea, with a power of 300 HP and a pressure of 20 lbs at the boilers. It had a draught of 3.65 meters. They had a central steel tower with two Dahlgren cannons of 40 cms; their fender beams could not be considered as an offensive power due to their slow speed.

To receive them the Peruvian Government appointed a commission composed of several distinguished members of the Navy. However, the procedures to take them from New Orleans took approximately two years. First it was very difficult for the North American government to remove the restrictions on the exit of ships, considering them, according to the Spanish thesis, as a threat against the Spanish possessions and second because it was thought, always according to such version, that the steamship **Rojas** (bought there with the name of **Havana** to tow a monitor) was a "pirate" ship. The other two tows, also wooden, were the **Pachitea** and the **Marañón**.

After solving the problems, finally the convoy set sail on January 12, 1869, bound for Pensacola at an extremely slow speed. They were equipped with sails for the voyage to help them maintain their stability; a breakwater on the tower base and a high coaming at the hatchway that closed tightly when the tide raised a bit.

The command was distributed as follows: the monitors **Manco Cápac** and **Atahualpa** commanded by the Corvette Captains Camilo N. Carrillo and Juan G. More, with 7 or 8 officials, respectively. The tows **Reyes**, **Pachitea** and **Marañón** were commanded by Corvette Captains Leopoldo Sánchez, Aurelio Arrieta and Nicolás del Portal, respectively. Each one with 5 officials. The entire convoy was under the superior command of Commander Leandro Mariátegui.

The voyage they were embarking upon was to be memorable due to several reasons; the naval characteristics themselves, their inexperienced, undisciplined crews of different races and languages, with not enough provisions to prevent a mutiny and finally without having agreed to a peace treaty with Spain, they had to cross the Caribbean very close to the colonial territories of said nation and where its powerful naval units were kept. Under said conditions the ships in reference left.

The ships remained in Pensacola for 30 days amidst difficulties. When they finally left to Key West, rumors that the monitors were heading to the northeastern coast of Cuba to help the islanders who had rebelled against Spain were becoming intense. This made the Spanish armored frigates **Tetuán** and **Fernando el Católico** to escort our small fleet during a part of their trip to Samaná. The voyage to this place was a terrible nightmare. The sea raised to waves of 10 to 12 feet which broke on the deck of the monitors in such a way that it was necessary to cast off the tugs, breaking the unity of the convoy. This happened on March 8. On the next day, in the afternoon, when the weather improved, the **Reyes** maneuvered to take the towing warp line by the stern of the **Manco Cápac** but a gigantic wave forced the monitor to move back in such a way that it introduced the stern wing of its armor plate, sinking it immediately with all the supplies, coal and money for the voyage expenses of the convoy. This happened when the coast was 80 miles away and the monitor only had fuel and supplies for two days. Isolated from the rest of the convoy, the **Manco Cápac** was forced to enter the port of Naranjo in the island of Cuba and request help from the revolutionaries, who gave them supplies, water and lumber to be used as fuel. This would be insufficient to build the necessary pressure and

Esta resulto ineficiente para levantar la presión necesaria y apenas alcanzó para llegar a la isla Ragged, de donde salieron los Tenientes Elías Aguirre y Carlos Thorne para que trajeran de Nassau el carbón y otras provisiones; aquí se enteraron que el otro monitor, el **Atahualpa**, después de breve permanencia en Gran Inagua (para tomar carbón que hubo que pagar haciendo una colecta del dinero de los oficiales), se había dirigido a Samaná. En Saint Thomas, en las islas Vírgenes, por fin se reunieron los monitores, haciendo allí una larga espera.

Los meses sucesivos fueron un lento arrastrarse de las cuatro naves, a causa de su limitadísimo radio de autonomía; tocaron en Vírgenes, Barbados, Domarara, islas Salut, Maranhas, Ceará, Pernambuco, Bahía, Abrolhos y Río de Janeiro a donde llegaron el 15 de setiembre de 1869 en la noche, no sin que el **Manco Cápac** varara en Taipú; fue auxiliada por el **Marañón** y por el vaporcito **Vencedor** con el Capitán de Navío Manuel Ferreyros que había llegado en la **Unión** en calidad de Comandante General en reemplazo de Mariátegui.

Tomadas las previsiones del caso, la escuadrilla zarpó hacia Montevideo el 12 de diciembre con el nuevo mando; llegando al estrecho de Magallanes el 29 de enero del año siguiente. Fondearon en Punta Arenas, donde estaba esperándolos el **Chalaco** que debía remolcar al **Atahualpa** hasta el Callao. En aquel puerto se ahogó el Alferez de Fragata Ricardo Vargas.

Salieron a pasar por los canales de Smith que navegaron en esta forma: primero el **Atahualpa** remolcado por el **Chalaco**, después el **Manco Cápac** remolcado por el **Pachitea**, luego la **Unión** y finalmente el **Marañón**. Como escaseara el combustible fondearon en Otway el **Manco Cápac** y el **Pachitea** con viento muy fuerte, que en la noche echó sobre la playa al remolcador el cual estuvo varado dos días y sólo zafó a fuerza de pericia y trabajo, yendo a Talcahuano por carbón para el monitor.

Después de otros temporales que los encontraron metidos entre ese laberinto de islas y canales estrechísimos fondearon en puerto Low, mientras el **Chalaco** fue a traerles carbón del que había dejado nuestra escuadra en Ancud en 1866. Arrumbaron a ese puerto y luego al de Talcahuano donde fondearon el 11 de abril y se encontraron con la fragata **Independencia**. Formando ahora una flota de siete buques, salieron a Cobija y después de fondear en Iquique y Pisco, rindieron viaje en el Callao a las 3.30 de la tarde del 11 de mayo de 1870, trayendo a bordo al Presidente de la República, Coronel don José Balta, que había salido a recibirlos afuera del puerto.

Debió ser un espectáculo imponente el arribo de esos buques a pleno sol de esa hermosa tarde otoñal. Volvían de un viaje excepcional, lleno de peripecias en que habían demostrado la mejor disciplina y una destreza marinera poco común, efectuando el remolque más largo y peligroso que se hubiese hecho hasta entonces y que permaneció único hasta muchos años después. ¡Habían estado en la mar quince largos meses!

it scarcely lasted to get to Ragged island from where Lieutenants Elías Aguirre and Carlos Thorne departed to bring coal and other supplies from Nassau; here they learned that the other monitor, the **Atahualpa**, after a brief stay at Gran Inagua (to pick up coal for which they had to collect money from the officers to pay for it) had left for Samaná. At Saint Thomas, in the Virgin Islands, the monitors finally gathered, making a long wait there.

The succeeding months were a slow towing of the four vessels due to their extremely limited range of autonomy; they touched the Virgin Islands, Barbados, Demerara, the Salut Islands, Maranhas, Ceará, Pernambuco, Bahía, Abrolhos and Rio de Janeiro where they arrived on September 15 at night and the **Manco Cápac** ran aground in Taipú; it was assisted by the **Marañón** and by the small steamship **Vencedor** with Captain Manuel Ferreyros who had arrived in the **Unión** as Commander General in replacement of Mariátegui.

After taking the pertinent precautionary measures, the fleet set sail to Montevideo on December 12 under the new command and arrived at the Strait of Magallanes on January 29 of the next year. They anchored at Punta Arenas, where the **Chalaco** was waiting for them and which had to tow the **Atahualpa** to Callao. Sub-Lieutenant Ricardo Vargas drowned in that port.

They left and passed through the Smith canals and navigated this way: first the **Atahualpa** towed by the **Chalaco**, then came the **Manco Cápac** towed by the **Pachitea**, then the **Unión** and finally the **Marañón**. Since they were short of fuel, the **Manco Cápac** and the **Pachitea** anchored at Otway, where a strong wind was blowing and pushed the two to the beach where it stayed aground for two days and was able to release itself after skillful maneuvering and effort; they had to go to Talcahuano to look for coal for the monitor.

After other storms, amidst such labyrinth of islands and very narrow canals, they anchored at the port of Low, while the **Chalaco** went to bring the coal left by our fleet in Ancud in 1866. They head to said port and then Talcahuano where they anchored on April 11 and found the frigate **Independencia**. Now it was a fleet of seven ships. They left for Cobija and after anchoring in Iquique and Pisco, they set sail to Callao and arrived at 3.30 p.m. on May 11, 1870, bringing aboard the President of the Republic, Colonel don José Balta, who had left the port to greet them.

The arrival of said ships must have been an impressive sight with the sun shining on that beautiful autumn afternoon. They were coming back from an exceptional journey, full of vicissitudes in which they had proved a great discipline and an uncommon naval dexterity, performing the longest and most dangerous towing ever made and which would be the only one in several years. They had been at sea for 15 long months!

El monitor "Atahualpa".

The monitor "Atahualpa".



FEDERICO BLUME: PIONERO DEL SUBMARINISMO AMERICANO

En los anales de nuestra historia, don Federico Blume Othon se cuenta entre los pioneros de la tecnología al servicio de la defensa nacional, y del submarinismo a nivel continental. Su vida y su valioso aporte pueden sintetizarse así.

Hijo de padre alemán y de madre venezolana, nació en la Isla de Santo Tomás perteneciente a las Antillas Menores, el 18 de agosto de 1831. Políglota precoz (dominaba cinco idiomas) se educó en Alemania, graduándose como ingeniero hidráulico y de ferrocarriles. Viajó a América, estableciéndose en Venezuela, Cuba y Estados Unidos; en este último país trabajó en la construcción de seis vías férreas, dejando un buen concepto de su competencia profesional. Posteriormente radicó en Chile, siendo contratado por el gobierno para la construcción de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago, de Copiapó a Caldera y de Santiago a Talca. Años después, se trasladó a nuestro país, donde su labor profesional fue fecunda y vasta; construyó las líneas férreas de Arica a Tacna, de Arequipa a Mollendo, de Ancón a Chancay y de Paita a Piura. Por sus destacados méritos, Enrique Meiggs lo nombró ingeniero consultor del ferrocarril central. Nacionalizado peruano, contrajo matrimonio con la dama arequipeña doña Enriqueta Corbacho.

La inquietud científica de Blume lo llevó hacia el mar, fundamentando sus pesquisas en el principio hidrostático de Arquímedes, el gran matemático y físico natural de Siracusa. Su preocupación mayor era construir un buque que navegara bajo el agua. Durante muchos años, trabajó en esta idea y al producirse la ocupación de las islas de Chincha por la escuadra española, es Blume uno de los primeros en expresar su deseo de cooperar en la defensa de la patria de sus hijos. Para ello, intensificó sus investigaciones construyendo un modelo de su submarino y haciendo pruebas en los estanques de Piedra Liza y la Atarjea. Convencido de la bondad de su invento y de que al ser construido serviría para atacar a las naves intrusas, entregó al Presidente Juan Antonio Pezet los planos y especificaciones como un obsequio al país.

El sumergible "Blume".

The submarine "Blume".



FEDERICO BLUME: PIONEER OF THE AMERICAN SUBMARINE TECHNOLOGY

In the annals of our history, don Federico Blume Othon is considered among the pioneers of the technology in the service of national defense and of submarine science in the Continent. His life and his valuable contribution can be summarized as follows:

His father was German and his mother Venezuelan. He was born in the Island of Saint Thomas which belongs to the Minor Antilles on August 18, 1831. A precocious polyglot (he mastered five languages) he was educated in Germany and graduated as a hydraulic and railway engineer. He travelled to America and settled down in Venezuela, Cuba and the United States. In the United States he worked in the construction of six railways, leaving a good concept of his professional competence. He later settled down in Chile where he was hired by the government to construct the railways from Valparaíso to Santiago, from Copiapó to Caldera and from Santiago to Talca. Years later he moved to our country where he had a prolific and extensive professional work: he built the railways from Arica to Tacna, from Arequipa to Mollendo, from Ancón to Chancay and from Paita to Piura. Enrique Meiggs appointed him consulting engineer for the central railroad in view of his outstanding merits. He then acquired the Peruvian nationality and married a lady from Arequipa, doña Enriqueta Corbacho.

The scientific curiosity of Blume led him to the sea, supporting his inquiries on the hydrostatics principle of the great mathematician and natural physicist of Syracuse. His major concern was to construct a ship to navigate under the water. During many years he worked on this idea and when the islands of Chincha were occupied by the Spanish fleet, Blume was one of the first ones to express his desire to cooperate in the defense of the country of his children. For this purpose he intensified his investigations constructing a model submarine and testing it in the pools of Piedra Liza and la Atarjea. Convinced of the advantages of his invention and that once it was constructed it would serve to attack the intruding ships, he delivered to President Juan Antonio Pezet the charts and specifications as a gift to the country.

Afincado en el puerto norteño de Paita, a cargo del ferrocarril mencionado, Blume prosiguió con su anhelado sueño y empleando los escasos medios de la maestranza del ferrocarril e importantes sumas de dinero de su propio peculio, construyó un submarino, el que terminó y lanzó al agua el 12 de octubre de 1879; dos días después, logró bajar a 12 pies y navegar a una velocidad de 3 nudos, saliendo a superficie después de 30 minutos de prueba. Más tarde, durante 18 oportunidades, repitió la hazaña con igual éxito.

Con la aureola de una hazaña lograda, Blume entregó su invento al Presidente Mariano Ignacio Prado a fin de cooperar en la defensa del país. El mandatario comisionó al Capitán de Navío don Ezequiel Otoya para recepcionar la nave, la que fue fondeada en la rada interior frente a la chaza de floterós. Lamentablemente, la incertidumbre política del momento frustró el anhelo del noble pionero. Apoyado e incentivado por algunos amigos, logró que el General don Manuel de Mendiburu, amigo y colaborador del Presidente Piérola, observase en el Callao una inmersión.

Enterado el Jefe de la Nación del ofrecimiento de Blume, dispuso que una Junta de Marinos e Ingenieros estudiara el invento, la que informó favorablemente sugiriendo algunas modificaciones. De inmediato se votó una partida de diez mil soles para la construcción del submarino. Se encargó una Comisión encargada de administrar los fondos, integrada por José N. Valle Riestra, Gil Cárdenas, Manuel J. Cuadros y el Alférez de Fragata Carlos Bondy. La construcción empezó en la factoría de Juan V. Juliá.

Antes de concluir la construcción del nuevo submarino y debido al inminente bloqueo de las naves chilenas, el Gobierno dispuso la utilización del submarino construido en Paita. Se le hicieron algunas modificaciones y en la prueba de inmersión se sumergió el Guardiamarina Manuel Elías Bonnemaïson, iniciando así una estu-penda tradición. Al submarino se le adaptó torpedos Lay, dispuestos por parejas con 10 libras de dinamita cada una, dotados de un mecánico estanco de percusión.

Los acorazados chilenos **Blanco Encalada** y **Cochrane** entraron a la bahía y habían sido designados como blancos. Para esto los preparativos del submarino se habían terminado y el ataque debía producirse en la noche. Don José M. Valle Riestra, voluntariamente, se enroló en la tripulación. Grande fue la frustración de Blume al ver que los buques enemigos se habían hecho a la mar, pues habían sido alertados del peligro por algún espía.

Fracasado este intento y producido el descalabro total con el ingreso a la capital del ejército chileno, las autoridades peruanas ordenaron hundir el submarino para evitar que cayera en poder del invasor. La última oportunidad de Blume para ayudar al Perú, se había esfumado. El submarino que inventara yacía en el fondo del mar y las aguas envolvían el secreto de su notable esfuerzo.

Don Federico Blume, entristecido, viejo y enfermo, dejó de existir el 5 de marzo de 1901 a la edad de 70 años.

Es con Blume, pues, que se inicia la inquietud de nuestra Marina de Guerra por el arma submarina.

Established in the Northern port of Paita, in charge of the railroad in reference, Blume continued with his aspired dreams and using the scarce funds from working in the railroad and important resources of his own, he built a submarine, completed it and launched it to the waters on October 12, 1879; two days later he was able to descend 12 feet, navigate at a speed of 3 knots and come out to surface after 30 minutes of testing. Later, on 18 occasions he repeated it with the same success.

With the aureole of achievement, Blume delivered his invention to President Mariano Ignacio Prado to cooperate with the defense of the nation. The president commissioned Captain don Ezequiel Otoya to receive the vessel, which was anchored to the interior roadstead in front of the inner basin of the floaters. Unfortunately, the political uncertainty of the time frustrated the yearnings of the noble pioneer. Supported and encouraged by some friends, he interceded so that General don Manuel de Mandiburu, a friend and collaborator of President Piérola, witnessed a submersion at the port of Callao.

Once the President learned of Blume's offer, he ordered a Commission of Navy Officers and Engineers to study the invention and it issued a favorable opinion suggesting some modifications. Immediately an allotment of ten thousand souls was assigned to the construction of the submarine. A Commission was entrusted with the administration of the funds. This Commission was composed by José N. Valle Riestra, Gil Cárdenas, Manuel J. Cuadros and the Frigate Lieutenant Carlos Bondy. The construction started at the shop of Juan V. Juliá.

Before completing the construction of the new submarine and in view of the imminent blockade of the Chilean vessels, the Government ordered the utilization of the submarine built in Paita. Some modifications were made to it and the midshipman Manuel Elías Bonnemaïson immersed inside of the submarine in the submersion test starting in this way a magnificent tradition. Lay torpedoes were adapted to the submarine in pairs of 10 pounds of dynamite, each equipped with a mechanical watertight firing pin.

The Chilean armored vessels **Blanco Encalada** and **Cochrane** entered the bay and were located as target points. In the meanwhile the preparatory works in the submarine had been completed and the attack would have to take place during the night. Don José M. Valle Riestra joined the crew as a volunteer. Blume had a big frustration when he saw the ships from the enemy and headed off for the sea warned by a spy of the danger.

After this attempt failed and after the total disaster caused by the entry to the capital of the Chilean army, the Peruvian authorities ordered the sinking of the submarine to avoid falling in the hands of the invader. The last opportunity for Blume to help Peru had vanished. The submarine that he invented laid on the bottom of the sea and the waters covered the secret of his notable effort.

Don Federico Blume sad, old and sick, died on March 5, 1901, when he was 70 years old.

It was with Blume, then, that the interest of our Navy for the submarine was aroused.



Federico Blume.

Sin duda, la nave más célebre y querida en el historial de nuestra institución y por muchos años "el más famoso buque de guerra del mundo".

La construcción del **Huáscar**, ordenada por el gobierno del General Juan Antonio Pezet, se hizo en los astilleros británicos de **Laird Brothers**, reconocidos mundialmente por sus avances tecnológicos y por ser antiguos proveedores de la Marina Real Inglesa. Fueron los primeros en construir un buque de guerra de hierro a vapor. El diseño de la nave corrió a cargo del genial y controvertido Capitán de Navío Cowper Coles, contando con el asesoramiento de los arquitectos navales del **Laird**.

Fue el **Huáscar** un buque de guerra de características estupearas y muy avanzado para su tiempo. En él se resumían eficazmente tanto los principios técnicos sostenidos por Paixhans, Coles y Ericsson, como las características definitorias de lo que en la historia naval se conoce como acorazados, las unidades claves de las escuadras.

He aquí la descripción del **Huáscar** que hizo la famosa revista inglesa **Engineering** el 4 de julio de 1879:

"Los peruanos ahora parecen tener sólo un verdadero buque poderoso en condición de servicio, el **Huáscar**, y como puede ser visto de nuestra anterior descripción de los dos blindados chilenos, es muy inferior a ellos. El **Huáscar** es un monitor acorazado construido por **Laird Brothers**, en Birkenhead. Es de 190 pies entre perpendiculares y 200 de eslora, 35 pies de manga y 19 pies 9 pulgadas de puntal. El tonelaje de su construcción es de 1,101 y una potencia teórica de 1,500 caballos de fuerza. Su calado es de 15 pies 6 pulgadas y su velocidad máxima se dice que es de 12 nudos cuando sus calderas están en buenas condiciones y sus fondos limpios. Su velocidad usual en buenas condiciones de trabajo es probablemente de no más de 10 1/2 a 11 nudos. Está propulsado por una sola hélice. El **Huáscar** tiene un aparejo de dos mástiles, el palo de trinquete es de trípode siguiendo el principio del Capitán de Navío Coles para poder desmontarlo rápidamente en caso de combate, dando más libertad al uso de los cañones. La altura de su obra muerta o cubierta sobre el mar es de alrededor de 5 pies. Lleva dos cañones Armstrong de 300 libras montados en una torre, que es protegida por una coraza de hierro de 5 pulgadas sobre un refuerzo de teak de 14 pulgadas. Sus bandas están protegidas por una coraza o blindaje de planchas de 4 1/2 pulgadas de espesor en el centro del buque, disminuyendo el blindaje a 2 1/2 pulgadas en las extremidades, las que también están montadas sobre teak de 14 pulgadas de espesor. Tiene una torre de mando blindada en forma exagonal detrás de los cañones principales, desde donde el barco debe ser dirigido en combate; las entradas de la cubierta están protegidas por planchas de 2 pulgadas, que también protege escotillas y lumbreras. El **Huáscar** es un buque de hierro, y en el tiempo en que fue construido fue el más perfecto en todos sus elementos de defensa y en su disposición interna".

Undoubtedly, the most famous and cherished vessel in the history of our institution and for many years "the most famous warship of the world".

The construction of the **Huáscar** was ordered by the administration of General Juan Antonio Pezet and was built in the British dockyard of **Laird Brothers**, internationally known for its technological developments and because they were the most ancient suppliers of the British Royal Navy. They were the first ones to construct a steel steam warship. The design of the vessel was commissioned to the brilliant and controversial Captain Cowper Coles with the advice of the naval architects from **Laird**.

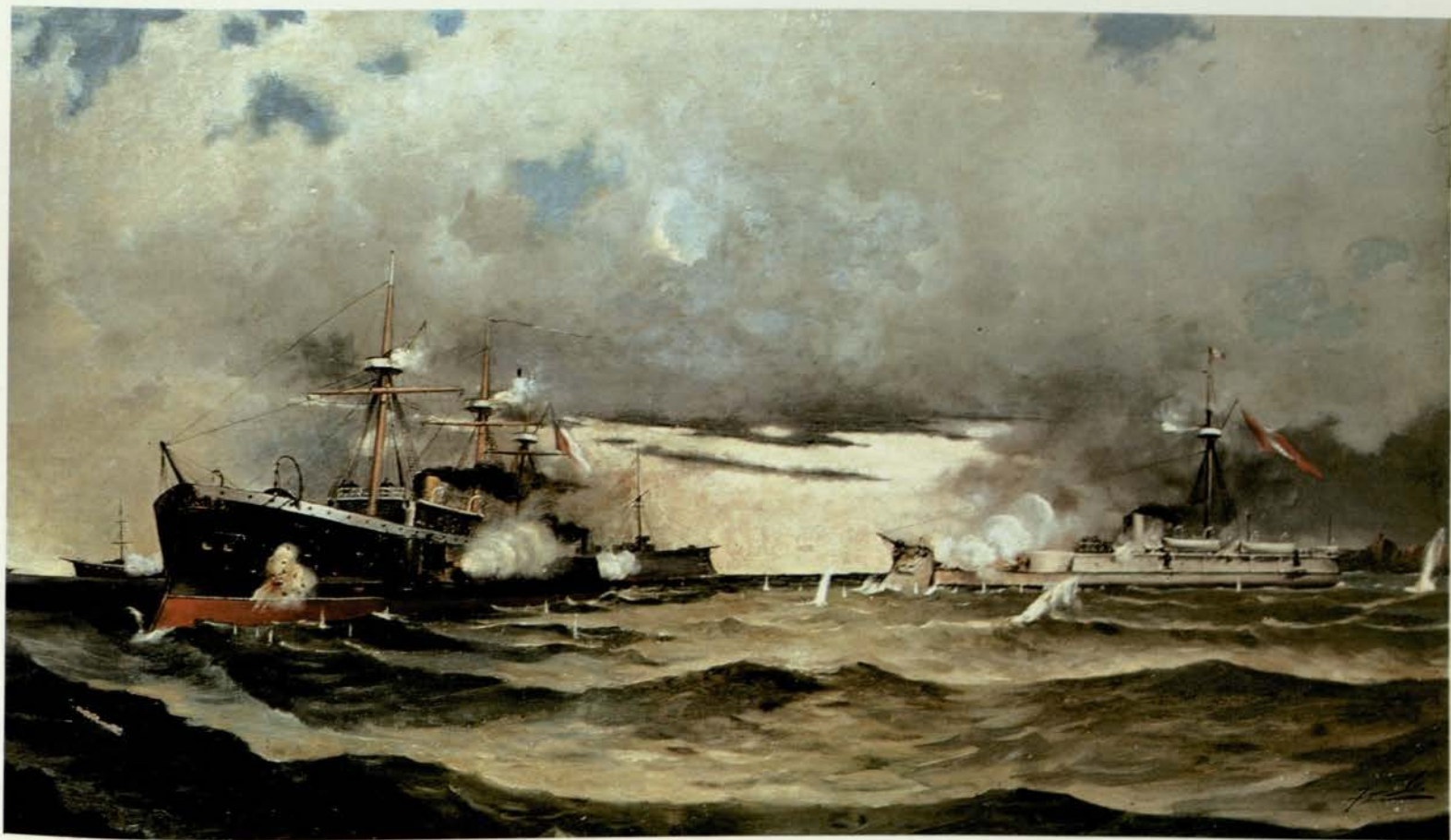
The **Huáscar** was a warship of wonderful characteristics and very sophisticated for its time. It effectively summarized both the technical principles held by Paixhans, Coles and Ericsson, as well as the decisive characteristics of what is known in naval history as battleships, the key units of the fleets.

Here is a description of the **Huáscar** made by the famous English magazine **Engineering** on July 4, 1879:

"Peruvians now seem to have only one real powerful ship in operating conditions, the **Huáscar**, and as can be seen from our previous description of the two Chilean armored vessels, it is very inferior to these. The **Huáscar** is an armored vessel built by **Laird Brothers** in Birkenhead. It measures 190 feet between perpendiculars and has a length of 200 feet, 35 feet of breadth and 19 feet and 9 inches of depth. The tonnage of its construction is 1,101 and has a theoretical power of 1,500 HP. Its draught is 15 feet and 6 inches and its maximum speed is said to be 12 knots when its boilers are in good condition and its bottoms clean. Its regular speed in good operating conditions is probably no more than 10 1/2 to 11 knots. It is driven by only one propeller. The **Huáscar** has two topmasts, it has a tripod foremast, based on the principle of Captain Coles to enable to unship it fast in case of battle, giving more freedom of use of the guns. The height of its topside or forward deck is approximately 5 feet. It has two Armstrong cannons of 300 pounds mounted on a tower, which is protected by an iron casing of 5 inches over a teak reinforcement of 14 inches. Its sides are protected by a casing or armored plate of 4 1/2 inches wide at the center of the ship, reducing the armor to 2 1/2 inches on the sides which are also mounted on a teak of 14 inches wide. It has an hexagonal armored control tower behind the main cannons from where the ship must be commanded in case of battle; the entrances to the deck are protected by 2-inch plates which also protect the hatchways and openings. The **Huáscar** is an iron ship and when it was constructed it was the most perfect in all its defense elements and its internal disposition".



El Huascar.



Combate de Angamos.
The battle of Angamos.

Los cañones del **Huáscar** salieron de la prestigiosa firma **Armstrong**, y eran rayados y de avancarga. Pueden considerarse los mejores de la época con 10 pulgadas de calibre. Tenían un tubo o ánima de acero reforzado por un zuncho en espiral montado en caliente. También presentaba el **Huáscar** una innovación importante: la rueda del timón de combate se accionaba en el interior blindado del buque, en la segunda cubierta, inmediatamente debajo de la torre de mando, permitiendo al comandante del buque dar sus órdenes directamente.

El diseño de la torre de los grandes cañones correspondió también a Coles. Descansaba y giraba sobre roletes ubicados en la segunda cubierta, desde donde la ranza se hacía manualmente, sin riesgo mayor para los tripulantes encargados de la tarea. Los cañones se cargaban en el interior de la torre. Disponían en cada banda de campos de tiro de 135°, teniendo sólo como sectores muertos 40° hacia proa, donde los disparos eran impedidos por el castillo, y 50° hacia popa donde se situaba la torre de mando. Esto es, sobre los 360° del compás, se disponía de un campo de tiro de 270°, contra un sector muerto de 90°, logro extraordinario en 1864.

El sistema de propulsión del **Huáscar** consistía en una máquina de 1,500 caballos de fuerza de dos cilindros, impulsada por cuatro calderas horizontales, dos de 4 fogones y dos de 3, que trabajaban a una presión máxima de 30 libras por pulgada cuadrada. Tenía la máquina la ventaja de ser compacta y de ubicarse bajo la línea de flotación, lo que le daba mayor protección, reducía los pesos por alto y permitía que la hélice quedase totalmente sumergida. Sus pañoles carboneros tenían una capacidad de 300 toneladas, lo que le daba una autonomía de 7 1/2 días de navegación a toda fuerza, 10 días a 10 nudos; 12 días a 9 nudos y 15 días a 5 nudos con los fondos limpios.

Las nobles características del **Huáscar** quedaron plenamente demostradas desde su primera travesía entre Inglaterra y el puerto francés de Brest.

En poder del Perú, la legendaria nave prestó valiosos e innumerables servicios. Pero, sin duda, fue durante la agitada campaña marítima de 1879 en que su accionar fue la esperanza de toda la Nación. Al lado de su singular Comandante, don Miguel Grau, pareció tomar vida; su fría y rígida estructura, se transformó en una masa dúctil y sensible a las órdenes de su noble conductor. Sencillamente le obedecía. Sus nombres, la posteridad los asocia a actos heroicos e inmortales. Juntos escribieron una hermosa epopeya. Ambos jamás se rindieron.

IMAGEN DE GRAU

“De estatura mediana, poseía una contextura maciza y fuerte que contrastaba con su delicado timbre de voz. De mirada melancólica —acorde con su rostro sereno y afable— estaba dotado de un alma noble, generosa y extremadamente humana. Sobrio de palabras y desprovisto de ambiciones personalistas, jamás pidió ni exigió nada para sí. Alejado de posturas arrogantes y altaneras, hizo de la humildad el resorte principal de su vida. Cordial y caballeroso, profesó un inmenso cariño por los niños. De temperamento tranquilo y sosegado, era enérgico cuando las circunstancias lo requerían. Hombre de fe, supo aquilatar e inculcar los valores cristianos en el seno de su hogar. Tierno y afectuoso con su familia, se mostró igualmente responsable y diligente como ciudadano, destacándose por su elevado espíritu cívico. Honrado y honesto en grado sumo, mostró siempre una conducta identificada con la justicia y el deber. Disciplinado y ordenado, fue ejemplo de puntualidad y constancia. Respetuoso del orden y de la constitucionalidad, mostrábase severo con quienes no lo eran. Ajeno a odios y rencores, fue magnánimo aún con el enemigo. Profesional intachable, hizo de la carrera naval el ejercicio fiel de una genuina vocación puesta de manifiesto desde niño. Patriota por excelencia, fue al encuentro de la muerte con el sagrado convencimiento de luchar por un ideal noble y justo en defensa de la honra y la soberanía nacional”.

The **Huáscar** guns were manufactured by the prestigious **Armstrong** company and these were rifled and front loading guns. These can be considered to be the best ones of the time with 10 inches gauge. They had a steel tube or bore reinforced by a hot mounted spiral hoop. The **Huáscar** also had an important novelty: the battle rudder wheel was driven from the armored interior of the ship, on the second deck, immediately below the control tower, enabling the master mariner to give his orders directly.

The design of the tower for the great cannons was also in the hands of Coles. It rested and rotated over rollers located on the second deck from where these were manually hauled with no major risk for the crew in charge of it. The guns were loaded in the interior of the tower. On each side they had ranges of 135 degrees, having only as blind sectors 40 degrees to the head, where the shootings were blocked by a forecastle and 50 degrees abaft where the control tower was located. That is, over 360 degrees of the compass there was a range of 270 degrees against a blind sector of 90 degrees, an extraordinary achievement in 1864.

The propulsion system of the **Huáscar** consisted of two-cylinder engine of 1,500 HP, driven by four horizontal boilers, two of 4 fireboxes and two of 3 which worked at a maximum pressure of 30 lbs per square inch. The advantage of the engine was that it was compact and was located below the waterline, with which it had more protection, reduced the upper weights and permitted the propeller to remain totally submerged. Its coal storerooms had a capacity of 300 tons, which gave it an autonomy of 7½ days of sailing at full speed, 10 days at 10 knots, 12 days at 9 knots and 15 days at 5 knots with clean bottoms.

The noble characteristics of the **Huáscar** were fully grown over since its first journey between England and the French port of Brest.

In the hands of Peru, the legendary vessel gave valuable and innumerable services. But undoubtedly it was during the turbulent maritime campaign of 1879 that its performance was the hope of all the nation. At the side of its unique Commander, don Miguel Grau, it seemed to become alive; its cold and rigid structure became a ductile mass and sensitive to the orders of its noble conductor. It simply obeyed him. Posterity associates their names with heroic and immortal acts. Together they wrote a beautiful epic. Neither of them ever surrendered.

THE IMAGE OF GRAU

“A medium-sized man, broad and strong in build which contrasted with his delicate tone of voice. With a melancholic expression — accord with his serene and affable countenance — he had a noble, generous and extremely human soul. He was sparing in words and had no personalistic ambitions, never asked nor demanded anything for himself. Devoid of arrogant and haughty postures, he made humbleness the main spring of his life. Cordial and noble, he felt a deep love for children. He had a calm and quiet temperament, was energetic when circumstances so required. A man of faith who knew how to instill the Christian values at the bosom of his home. He was tender and affectionate with his family and proved to be equally responsible and diligent as a citizen, standing out for his high civic spirit. Honest to a high degree, his behavior was always identified with justice and duty. Disciplined and orderly, he was an example of punctuality and perseverance. Respectful of order and constitutionality, he was severe with those who were not. A man who felt no hatred or resentment, he was magnanimous even with the enemy. An irreproachable professional, he made of his naval career a faithful exercise of a genuine vocation revealed since he was a little child. A patriot par excellence, he went to meet death with the sacred conviction of struggling for a noble and fair ideal in defense of honor and national sovereignty”.



*Almirante
Miguel GRAU.*

Larga y agitada fue la campaña sostenida por el legendario monitor Huáscar y en la cual empezó a parecerse "más que a una nave, a un ser viviente con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro". Pronto, el binomio Hombre-Buque se convertiría en el punto de convergencia de millones de esperanzas. "Cuando el "Huáscar" zarpaba, todos volvían los ojos al Comandante de la intrépida nave, todos le seguían con las alas del corazón, todos estaban con él".

Los triunfos iban sucediéndose en cadena interminable, llegando al máximo con la captura del transporte **Rímac**, espléndido vapor chileno que llevaba a bordo víveres, carbón, armas, pertrechos, animales y 258 hombres. Por el valor material y, sobre todo, moral de la presa, esta captura tuvo una enorme resonancia: Júbilo en el Perú; frustración en Chile. El Gabinete chileno fue interpelado y destituido, mientras que el Capitán de Navío Galvarino Riveros reemplazaba al cuestionado y vapuleado Almirante Williams Rebolledo en el mando de la escuadra enemiga. En esa oportunidad, el Presidente chileno Aníbal Pinto escribió amargamente en un documento oficial: "La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del **Rímac**, me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en la guerra". Es decir, que el **Huáscar** comenzaba a producir en el ánimo de los chilenos "un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción, y en el cerebro de sus mandatarios una emoción semejante al vértigo".

Durante meses, pues, el aguerrido monitor se convirtió en un verdadero fantasma para el desconcertado chileno. Se le creía ver simultáneamente en todos los puertos chilenos. Mientras que para el Perú era su muralla móvil.

Sin embargo, el ínclito Comandante Grau era consciente de que sus éxitos navales no podían prolongarse indefinidamente. Conocía las medidas adoptadas en Chile para acabar con su inseparable monitor. No obstante, no flaqueó un momento. Salió con estoica resignación. "Sé que llevo al "Huáscar" al sacrificio", dijo. Pero se hizo a la mar. Antes escribió a los suyos, envíeles los objetos de valor que tenía a bordo y recibió los sacramentos. Bien comprendía que se iba a entregar en holocausto. Pero, como los semidioses griegos, afrontaba valerosamente su inexorable destino. Si a los admiradores del Comandante del **Huáscar** se les hubiera preguntado qué exigían, "todos habrían respondido con el Horacio de Corneille: '¡Que muera!'".

Partió el 10. de octubre con la **Unión**. Entró en Sarco. Llegó cerca de Valparaíso y regresó a Coquimbo. El 6 tuvo el buque una descompostura en la máquina. Otra el 7. A las 00:00 hrs. del 8 llegó el **Huáscar** a Antofagasta. Calma chicha y peligrosa del mar: nadie sabía dónde se encontraban las fuerzas enemigas. Era que se estaba cerrando un anillo de hierro en torno al monitor.

Al amanecer del día antedicho el Contralmirante se encontró ante el semicírculo de muerte del Sur: **Blanco Encalada**, **Covadonga** y **Matías Cousiño**. Navegaban tratando de interponerse entre tierra y la División, para echar a los nuestros al oeste. Lo lograron. Siguieron tras ellos perezosamente, saboreando ya el triunfo. A las 7:15 hrs. apareció a los ojos peruanos el semicírculo oriental: **Cochrane**, **O'Higgins** y **Loa**. Intuyó todo lo que iba a pasar. Ordenó a la **Unión** que se retirara, salvando así esa nave para que pudiera realizar más tarde su espléndida ruptura del bloqueo de Arica. Luego se preparó a morir tan virilmente como había vivido.

Los oficiales y marineros silenciosos estaban en sus puestos de combate. En el pico, el pabellón se agitaba trasladando su sombra sobre las cabezas de los marinos. Calmo besaba el mar los costados del **Huáscar**. La hélice agitaba las aguas mientras el humo negro huía, presuroso, de la chimenea, perdiéndose en el cielo que esa mañana era de un celeste suave y promisorio.

A las nueve y veinte una orden bajó, rotunda, desde la torre de mando. Potro bravío, el monitor agitó las crines de su clarín de guerra, relinchó por sus cañones e inició la lucha. De sus primeros disparos uno dio en el **Cochrane**, pero la coraza de este lo detuvo. Volvió a disparar. Contestó el **Cochrane** cuando estaba a 300 metros de distancia y el **Huáscar** hizo nuevamente tronar sus cañones. Los primeros proyectiles chilenos que alcanzaron al monitor causaron grandes daños: un cañón quedó inutilizado, y fuera de servicio el timón de combate. Otra granada de la segunda descarga enemiga cayó en la torre y estalló dentro. El Comandante y el Oficial de Ordenes volaron en pedazos. Así el contralmirante Miguel Grau acabó de morir, puesto que hacía tiempo que cada día se le arrebató en beneficio de la Patria una parte de su vivir.

The campaign held by the legendary monitor Huáscar in which it started to look "more than a vessel, a living being with the flight of an eagle, the sight of a lynx and the cunningness of a fox". Soon the Man-Ship binomial would become the point of convergence of millions of hopes. "When the "Huáscar" departed, all turned their eyes to the Commander of the intrepid ship, all followed him with the wings of their hearts, everybody was with him".

There was an endless chain of triumphs, reaching its climax with the seizure of the vessel **Rímac**, a splendid Chilean steamship which carried on board supplies, coal, arms, ammunitions, animals and 258 men. Due to the material value and especially the morale of the prey, this seizure had an enormous resonance: jubilation in Peru, frustration in Chile. The Chilean cabinet was interpellated and removed, while Captain Galvarino Riveros replaced the questioned and slated Admiral Williams Rebolledo in the command of the enemy fleet. On that occasion, the Chilean President, Aníbal Pinto, bitterly wrote in an official document: "The interpellation of the Senate and the shameful scenes generated as a result of the loss of the **Rímac** have left me with the conviction that we should have never been involved in the war". That is, the **Huáscar** started to generate in Chileans "a feeling of shame similar to that of astonishment and in the brains of their leaders an emotion quite like a vertigo".

During the following months the veteran monitor became a real ghost to the upset Chileans. It was thought to be ubiquitous, to be in all the Chilean ports at the same time. While for Peru it was its mobile rampart.

However, the illustrious Commander Grau was conscious that this naval success could not last indefinitely. He knew the measures that Chile had adopted to get rid of his inseparable monitor. In spite of this, he did not slacken at any moment. He came out with stoic resignation.

"I know I'm taking the "Huáscar" to sacrifice", he said. But he headed anyway for the sea. Before he wrote to his family, he sent them the valuable objects that he had on board and received the sacraments. He knew very well that he was going to sacrifice himself. But, like the Greek demigods, he courageously faced his inexorable fate. If the admirers of the commander of the **Huáscar** had been asked what they claimed, "all of them would have replied with Horace de Corneille: "Let him die!".

He departed on October 1 with the **Unión**. He arrived in Sarco. He then arrived close to Valparaíso and returned to Coquimbo. On the 6 the ship's engine broke down. It broke down again on the 7. On the 8 at 00:00 hours the "Huáscar" arrived in Antofagasta. The sea was dead calm: nobody knew where the forces of the enemy were. The monitor was being encircled within an iron ring.

On said day at daybreak the Rear Admiral found himself in front of a semicircle of death in the South: **Blanco Encalada**, **Covadonga** and **Matías Cousiño**. They were sailing trying to interpose between the land and the Division to throw ours out to the west. They did it. Slowly following them, savouring success. At 7:15 hours appeared before the eyes of Peruvians the western semicircle: **Cochrane**, **O'Higgins** and **Loa**. He sensed all of what was about to happen. He ordered the **Unión** to retreat, saving in this way this ship to perform later its splendid breakthrough of the Arica blockade. Then he got ready to die as courageously as he had lived.

The silent officers and sailors were in their positions of combat. At the top the standard was waving, moving its shadow on to the heads of the sailors. The sides of the **Huáscar** were calmly brushing the sea. The propeller was stirring the waters while the black smoke was coming out quickly from the chimney to vanish in the smooth and promising clear blue sky.

At 9:20 a categorical order came from the control tower. Like a fierce colt, the monitor shook the mane of its war bugle, neighed through its guns and started the fight. One of its first shots hit the **Cochrane** but the armor plate stopped it. It shot again. The **Cochrane** responded when it was 300 meters away and the **Huáscar** made its guns thunder once again. The first Chilean missiles that reached the monitor caused serious damage: one cannon was ruined and the battle rudder was spoiled. Another grenade of the second discharge from the enemy fell on the tower and exploded there. The Commander and the liaison officer blew to pieces. In this way the counter-admiral ended his death since for a long time everyday a part of his life was snatched from him for the sake of the Country.

El espíritu del Héroe, o el espíritu del **Huáscar** ya que ambos eran uno solo, continuó animando la lucha. El buque se transformó en un león con graves y múltiples heridas, pero que no se resigna a caer exánime. Ruge por las armas que aún le quedan, intenta dar varios zarpazos con su espolón, arde en fiebre de explosiones, se desangra por sus múltiples averías, se abren las venas de sus válvulas. Sin embargo, arriba el pabellón peruano bate orgullosamente al viento y abajo, en la cubierta, se muere, también orgullosamente, entre hierros retorcidos, miembros humanos, sangre renegrida, trozos de cabuyería, fragmentos de embarcaciones.

LA MARINA DE GUERRA DEL PERU: OCASO Y RESURGIMIENTO

El conflicto de 1879 ciertamente que no cerró un ciclo, sino que prolongó y arraigó la crisis general que el país venía arrastrando desde casi una década atrás. Desde esta perspectiva, pasada la pesadilla de la guerra y la nefasta ocupación que le siguió, la República se debatió en una honda crisis que no sólo afectó lo puramente económico, comercial, industrial, social y político sino que amenazó la vida misma de la Nación. Desde todo punto de vista, el país vivió una crítica y angustiosa postración que comprometió no sólo su estabilidad y porvenir, sino también la esencia misma de su institucionalidad: El ser colectivo del Perú.

Si el estruendoso **crack** que sufrió el país con dicho conflicto repercutió severamente en los rubros antes señalados, en el aspecto naval la situación fue igualmente desastrosa y, quizás, mucho más grave y penosa que en algunos de ellos; las características y el largo período de abatimiento y abandono que signó su suerte, así lo evidencian.

En efecto, producida la debacle de San Juan de Miraflores y al no existir posibilidad alguna de resistencia en el mar, el 16 de enero de 1881 la Superioridad Naval ordenó destruir las obras de defensa del puerto del Callao y acabar con los buques nacionales existentes para que no cayeran en poder de las fuerzas invasoras. Entre las naves incendiadas y hundidas estaban: la corbeta **Unión**, el monitor **Atahualpa**, los transportes **Limeña**, **Oroya**, **Rímac**, **Chalaco**, **Talismán**, **Marañón**, la cañonera **Arnao** y algunas lanchas.

De esta manera, quedaba aniquilada nuestra escuadra y el poder naval se reducía, prácticamente, a cero. Así lo entendió el Ministro de Guerra y Marina, don Javier de Osma, en su casi desconocida **Memoria** leída en la Asamblea Constituyente de 1884 al reclamar el resurgimiento inmediato de la escuadra: "Sabéis bien, Honorables Señores, cuán imperiosa es la conveniencia de proveer a la Nación de buques de guerra; no es preciso recordaros las terribles consecuencias de haber olvidado esta necesidad, tanto más urgente hoy, cuanto que, siendo muy extensa nuestra costa, sin Armada no hay forma de atender a su servicio, ni posibilidad de sostener en los mares los fueros de la soberanía de la República...". Pensamiento que durante casi un cuarto de siglo repetirían sus sucesores. En 1903, el Contralmirante don Manuel A. Villavicencio, Ministro del Ramo, reiteraba esta dolorosa advertencia: "Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra. Veintitrés años han transcurrido del conflicto con Chile y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así, pues, por doloroso que sea, debo aclarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a la merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva".

En el marco de este sombrío cuadro de la postguerra, la pequeña fuerza naval peruana, que contrastaba enormemente con la que poseía Chile, por ejemplo, no disponía de bases ni servicios en tierra. Sin embargo, estos pequeños buques que eran más de transporte que de guerra, prestaron cierta utilidad; unas veces conduciendo al personal en campaña, otras como unidades mercantes o como de centro de entrenamiento y adiestramiento para el personal de la Marina.

Si esta era la situación de nuestra escuadra, ¿cuál era la que correspondía a su personal? En este punto los testimonios son claros y categóricos. La situación de los Jefes, Oficiales y personal subalterno fue igualmente crítica y angustiosa como la que acabamos de señalar. Concluida la guerra y sin un solo buque, la suerte de Jefes y Oficiales fue diversa y, en algunos casos, incierta. Situación que se agravó en 1887 cuando, por razones presupuestales, las dependencias de Marina fueron reducidas. Muchos pasaron a integrar el cuadro de los excedentes; otros se dedicaron, los más jóvenes, a labrarse un nuevo porvenir ya en el propio suelo o fuera de él. Viajaron a países como Ecuador o a otros más lejanos como

The spirit of the Hero or the spirit of the **Huáscar**, because they were both one and the same, continued to give life to the fight. The ship became a lion with serious and multiple wounds but did not resign itself to fall dead. It roared through the arms that were still left, attempted to lash out with its ram, burn with the fever of the explosions, bleed through its multiple wounds, open the veins of its valves. However, up in the air the Peruvian standard was proudly waving with the wind and below on the deck, men were also proudly dying amidst twisted irons, blackened blood, pieces of ropes, fragments of vessels.

THE PERUVIAN NAVY : DECLINE AND RECOVERY

Certainly, the 1879 war did not end a period, but extended and worsened the general crisis that the country had been undergoing for nearly a decade. Once the nightmare of war and the ill-fated occupation that followed had ended, the Republic experienced a deep crisis which not only affected the economic, commercial, industrial, social and political aspects but also threatened the life of the nation itself. From every point of view, the country lived a critical and distressing depression which endangered not only its stability and future but also the essence of its institutionality: the collective being of Peru.

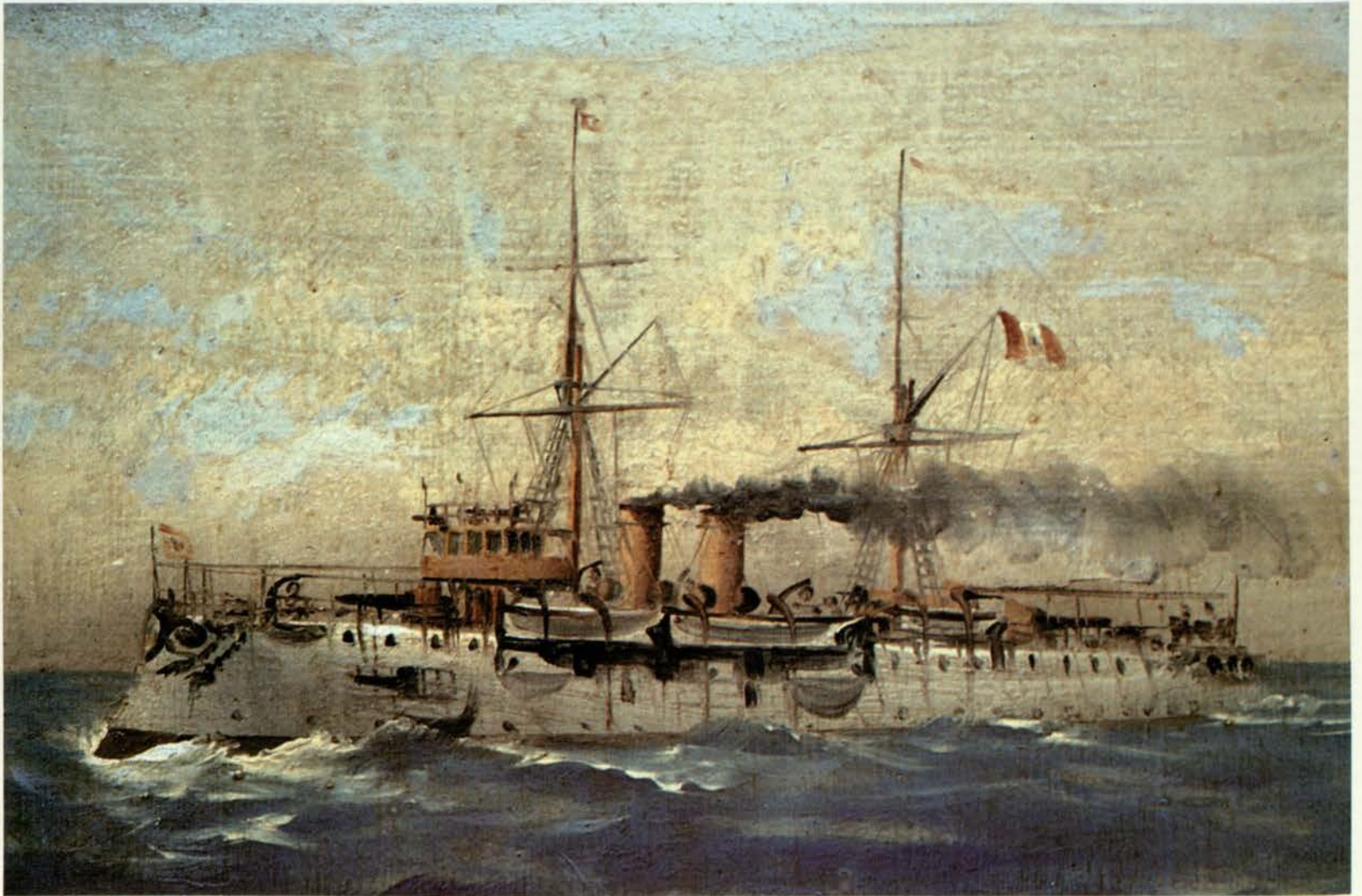
If the thunderous "breakdown" that the country suffered from said conflict severely affected the aforementioned aspects, the naval situation was equally disastrous and, maybe, even more serious and pitiful, marked by the long period of depression and abandonment.

In fact, after the disaster of San Juan de Miraflores, and as there was no possibility at all of maritime resistance, on January 16, 1881, the Naval Command ordered the destruction of the defense works in Callao and of the existing national ships so that these would not fall into the hands of the invading forces. Among the ships burnt and sunk were: the Corvette **Union**, the **Atahualpa**, the **Limeña**, **Oroya**, **Rímac**, **Chalaco**, **Talismán**, **Moroñón** vessels, the **Arnao** Gunboat and some launches.

In this way, our fragile fleet was destroyed and our naval power reduced practically to zero. This is what the Minister of War and Navy, Javier de Osma, understood in his almost unknown **Memoria** read before the Constituent Assembly in 1884 when he claimed the immediate recovery of the fleet: "You well, know Honorable Gentlemen, that there is an imperative need to provide our Nation with warships; it is unnecessary to remind you of the terrible consequences we have suffered for having forgotten this need, which has become more urgent today since we have an extensive coast and without a Navy there is no way of protecting it, nor the possibility of preserving our sovereignty on the seas of the Republic...". This was repeated by his successors for nearly a quarter of a century. In 1903, Rear Admiral Manuel A. Villavicencio, Minister of the Navy, reiterated this painful warning: "It is most distressing for me to tell you that the Nation lacks the most distressing for me to tell you that the Nation lacks the most important element for the defense of its far-reaching coasts, that positive factor in military strategy: a Navy. Twenty-three years have elapsed since the Chilean conflict and, it is sad to say that said urgent need that the Nation has been demanding has not yet been satisfied. Therefore, painful as it may be, I must declare before the National Representatives that our ports are at the mercy of the first one who may attempt to outrage or damage them without taking any risk."

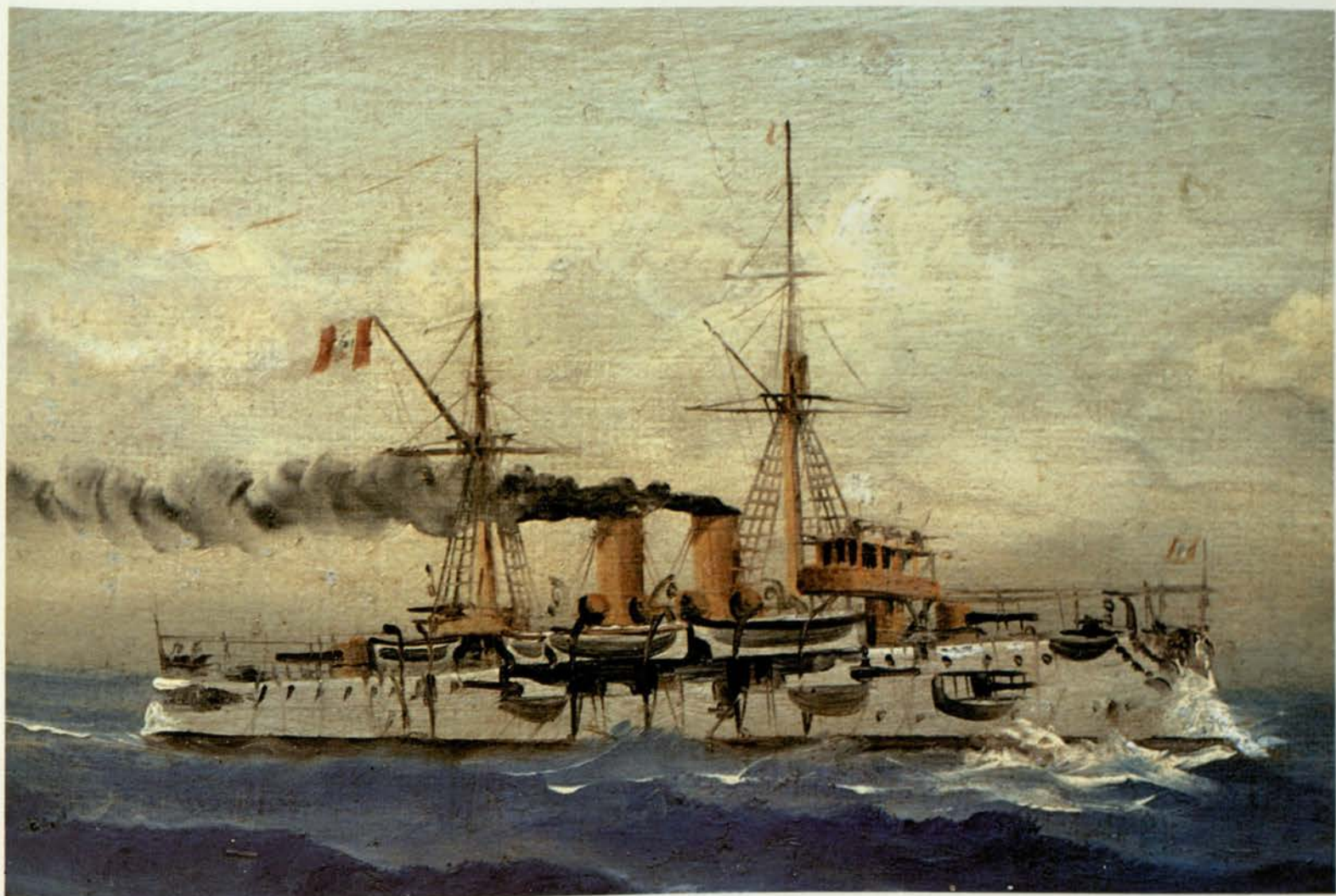
Within the framework of this dark post-war situation, the small Peruvian Navy, contrasted enormously with that of Chile, for instance, did not have bases nor onshore services. However, these small ships, which were mostly transports and not warships, were useful, sometimes transporting personnel in campaigns, and sometimes used as merchant units or as a center for training Naval personnel.

If this was the situation of our fleet, what was that of its personnel? The evidence is clear. The situation of the Staff, Officers and seamen was just as critical and distressing as the one just described. Once the war had ended, and without a single ship, the fate of the Staff and Officers was varied and, in some cases, uncertain. The situation became worse in 1887 when, for budgetary reasons, Naval entities were reduced. Many became part of the surplus, others, the youngest, started



Crucero Almirante Grau (1907).

The cruiser Almirante Grau (1907).



Crucero Coronel Bolognesi (1907).

The cruiser Coronel Bolognesi (1907).

Venezuela, Argentina, Panamá o Centroamérica. Otra parte se incorporó a la administración pública, al campo empresarial, al comando de los buques veleros en la carrera a la China o la conducción de los vapores en el Lago Titicaca. Hubo quienes se dedicaron también a una antigua y conocida tarea y en la que siempre han sobresalido: La exploración de la Selva.

Ahora bien; con el advenimiento del gobierno de don José Pardo y Barreda, los vientos empezaron a cambiar para nuestra institución. Hubo un deseo expreso de apoyarla y rescatarla del ostracismo en que se encontraba. En este quehacer, jugó un papel importantísimo el Ministro de Hacienda don Augusto B. Leguía, el prohombre de la Marina moderna.

Contagiado por el fervor popular mediante los donativos a nivel nacional, el gobierno de Pardo emprendió las gestiones para conseguir un préstamo del exterior; el que fue obtenido, con grandes ventajas, del Banco Alemán Transatlántico (que estableció una sucursal en Lima). Con esta auspiciosa acogida, se contrató en Inglaterra la adquisición de los dos primeros buques de guerra: los cruceros **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi**; cuyo arribo, emocionadamente celebrado por la población peruana, ocurrió en 1907. Con estas dos adquisiciones, prácticamente se echaron las bases para el renacimiento de la Marina de hoy. Posteriormente, se adquirieron otras unidades: el caza-torpedero **Teniente Rodríguez** (que fue el primer barco de guerra que pasó el canal de Panamá en 1914) y los submarinos franceses **Ferré** y **Palacios**, que llegaron sucesivamente al Callao en el buque especial **Kanguro** de la casa **Schneider**, en medio del patriótico y enfervorizado regocijo general. La flotilla de Loreto fue aumentada con cuatro patrulleras más.

Desde otro ángulo, en 1904 se contrató los servicios de un Oficial francés, el Capitán de Fragata Paul de Marguerie, para reestructurar la organización y el funcionamiento de la Escuela Naval; siendo los resultados del todo positivos. Durante el primer régimen de Leguía se construyó el nuevo local para dicha Escuela. La Escuela Náutica de Paita tomó renovado impulso. Se envió a varios Oficiales a seguir estudios de perfeccionamiento en Argentina, Estados Unidos, España, Francia e Inglaterra.

A partir de 1910, en el marco de las innovaciones tecnológicas, la Armada inició las actividades de radiocomunicación, con el éxito conocido. Durante el gobierno de Enrique Billinghurst, la Comandancia General de la Escuadra fue reorganizada; en el período siguiente (presidido por el Coronel don Oscar R. Benavides que derrocó a aquél en febrero de 1914) se creó el Estado Mayor de Marina.

Pero, sin duda alguna, fue durante la gestión del Presidente Leguía (1911-1930) en que los servicios de la Marina de Guerra no sólo fueron mejorados considerablemente, sino también modernizados en muchos de sus aspectos. Aquí una reseña.

to build up a new future tilling the land or elsewhere. They travelled to Ecuador, and more distant countries, such as Venezuela, Argentina, Panama or Central America. Another group joined the public administration, industry, obtained the command of sailing ships in their journey to China or of steamers in Lake Titicaca. There were also some who devoted themselves to an old and well-known task, one in which they have always excelled : exploration of the Jungle.

When Jose Pardo y Barreda took office, things started to change. There was an strong desire to support the Navy and rescue it from the ostracism in which it lay, and here, the Minister of the Treasury Augusto B. Leguia, an outstanding man in modern Navy, played a very important role.

Influenced by the popular fervor demonstrated through donations at the national level, Pardo's Administration initiated negotiations to get a foreign loan which was obtained with great advantages from the German Transatlantic Bank (which established a Branch in Lima). Thanks to this favorable reception, the first two warships were contracted for in England : the Cruisers **Admiral Grau** and **Colonel Bolognesi** ; their arrival, which was celebrated with excitement by the Peruvian people, took place in 1907. These two acquisitions practically set the basis for the revival of the Navy of today. Later, other units were acquired : a Torpedo boat fighter, **Lieutenant Rodriguez**, (first warship which crossed the Panama Canal in 1914) and the French submarines **Ferre** and **Palacios**, which successively arrived in Callao in the special ship **Kanguro** from the **Schneider** company in the middle of general, patriotic and fervent joy. Four more patrol boats were added to Loreto's small fleet.

In 1904, a French officer, Commander Paul de Marguerie, was hired to restructure the organization and operation of the Naval Academy ; the results were very positive. The new Academy building was constructed during Leguia's first term. The Nautical School of Paita took a renewed lease on life. Several officers were sent to Argentina, USA, Spain, France and England for further training.

From 1910 onwards within the framework of technological innovations, the army initiated succesful radio-communication activities. During Enrique Billinghurst's Administration, the Military Headquarters of the fleet was reorganized ; during the next administration of Colonel Oscar R. Benavides, who overthrew the previons president in February 1914 the Navy Staff was created.

But, without any doubt, it was during President Leguia's Administration (1911-1930) that the services of the Navy not only improved considerably but were also modernized in many aspects.



Llegada al Callao de los cruceros Almirante Grau y Coronel Bolognesi (1907).

Arrival at Callao of the cruisers Almirante Grau and Coronel Bolognesi (1907).



Los primeros sumergibles Ferré y Palacios.

The first submarines, Ferré and Palacios.

Por la Ley No. 4003 de 13 de octubre de 1920 (expedida por la Asamblea Nacional) se creó el Ministerio de Marina, independizándose así del Ministerio de Guerra y consiguiendo sucesivos e importantes aumentos en su Presupuesto; asimismo, se creó en este año el Cuerpo de Aviadores de la Armada. Una misión naval norteamericana (cuyo primer jefe fue el Capitán de Navío Frank B. Freyer) cumplió, desde julio de 1920, funciones de dirección, orientación y asesoría en distintos niveles de la Armada. Al año siguiente, comenzaron los viajes de práctica y entrenamiento para el personal (cruceros de verano). A partir de 1922 se efectuó la reorganización general de los servicios de la Marina en cuanto a su administración y a su personal. El cambio fue completo e integral. En 1923 se creó un cuerpo único de oficiales, quedando superada la antigua división entre los de máquina y los de cubierta que mutuamente ignoraban las funciones respectivas. Fue establecido un sistema rotativo de puestos y comandos. En este mismo año, el Comandante norteamericano Charles Gordon Davy (verdadero gestor de la Escuela Naval contemporánea) efectuó la reorganización plena del *alma mater*, infundiéndole una clara tendencia pragmática y benéfica mística institucional. En este año, también, la Escuela Naval estableció por primera vez un equipo completo radioeléctrico con recepción y transmisión bajo la acertada dirección del Teniente Iro. don Manuel R. Nieto. A partir de 1926 llegaron los submarinos **R-1, R-2, R-3 y R-4** construídos por la Electric Boat Co., de Groton. En este año fue proyectada e iniciada la Base Naval de San Lorenzo. Dos años más tarde se creó la Escuela de Aprendices Navales. En 1930 se echaron las bases de la Escuela Superior de Guerra Naval, que se aperturó y se abrió bajo la dirección del Almirante William S. Rye.

En los años sucesivos, nuestra institución no sólo prosiguió por la ruta marcada por el avance tecnológico, sino que logró consolidarse, simultáneamente, como celosa guardiana de los valores nacionales y de la integridad territorial, ganándose así el respeto y el cariño de la población.

By virtue of Law n° 4003 of October 13, 1920, passed by Congress, the Ministry of Navy was created, thus becoming independent from the Ministry of War, and was granted successive and important increases in their budget; likewise, the Army Air Corps was created that same year. A US Naval mission (whose first chief was Captain Frank B. Freyer) carried out direction, orientation and advice at different levels of the Navy from July 1920. The following year, training and practice (summer cruises) for personnel began. From 1922, a general reorganization of Navy services took place, in relation to the administration and personnel. The change was total and complete. In 1923, a Single Body of Officers was created. With it, the old separation between engineering and deck officers was overcome they did not know each other's functions. A rotary system of positions and commands was established. The same year, U.S.N. Commander Charles Gordon Davy (the real author of the current Navy Academy) carried out the full reorganization of the *alma mater*, injecting pragmatism and good naval feelings at same year as well, the Navy Academy established for the first time complete radioelectrical equipment, reception and transmission, under the direction of First Lieutenant Manuel R. Nieto. In 1926, submarines **R-1, R-2, R-3 and R-4** built by Electric Boat Co. of Groton began to arrive and they began to San Lorenzo Naval Base was planned and initiated. Two years later, the school for naval apprentices was created. In 1930, the Staff School of Naval War was set up, and it was opened under the direction of Admiral William S. Rye.

In the following years, the Navy not only continued on the road of technological progress, but also was consolidated as the zealous guardian of national honor and territory, thus winning the respect and affection of the people.



*Almirante
Victor Nicolini del Castillo
Comandante General de la Marina*

LA MARINA ACTUAL

NAVY TODAY



Hemos vislumbrado a través de las páginas de este libro, que el Perú es un país marítimo por excelencia. Desde muy antiguo los habitantes de nuestro país recurrieron al mar como fuente de alimentación. A través del océano el Inca llevó una flota hasta la Polinesia; sobre sus aguas nos llegó la cultura hispánica y la Cruz de Cristo, y también por sus vías arribó la expedición libertadora que contribuyó con los patriotas locales a lograr la independencia del poder colonial.

Los peruanos sabemos que nuestro destino está íntimamente ligado al mar, porque a través de él, llegaron los días felices y también los más difíciles del pasado; y a esto habría que añadir que del mar dependen, en gran parte el bienestar y la seguridad de las futuras generaciones. Muy en claro tenemos la exigencia de cautelar nuestro patrimonio marítimo y brindar seguridad para su desarrollo; tarea inmensa pero honrosa que corresponde a nuestra Marina de Guerra.

Esta Marina, la actual, una visión sobre la cual os ofreceremos ahora, es una continuidad histórica. Sus orígenes pueden buscarse en las primeras etapas pre-históricas, cuando el hombre peruano se aventura por vez primera en la inmensidad del océano que baña nuestras costas; ¡nuestras desde siempre!. Esta Marina es también heredera de los valiosos legados hispánicos de la época virreinal y de la bizarría y decisión de los hombres que hicieron la independencia y después construyeron la República.

Podemos orgullosamente afirmar que la trayectoria de la Marina de Guerra del Perú es la trayectoria de la patria, pues nació con ella, con la patria vieja; la de los miles de años de antigüedad, y la acompañó por siempre, en todos sus avatares y sus glorias, en sus tristezas y también en sus grandes alegrías. La Marina de Guerra actual, con tal acumulación de blasones continuará siendo, en el devenir histórico de nuestro país, la misma fiel servidora de los más altos valores del Perú.

LAS FUERZAS NAVALES

La presencia de la Marina de Guerra se extiende a todos los puntos cardinales del país. Desde los esteros de la frontera norte, hasta las costas desérticas del sur, y desde los linderos del Mar de Grau hasta la cálida jungla amazónica y el lago Titicaca, el más alto del mundo. Allí en donde existe una vía acuática que resguardar y defender, están siempre presentes los efectivos y medios que conforman las Fuerzas Navales, organizadas administrativa y operativamente en cinco componentes básicas: Fuerza de Superficie. Fuerza de Submarinos, Fuerza de Aviación Naval, Fuerza de Infantería de Marina y Fuerza de Operaciones Especiales.

On every page of this book we have been able to glimpse that Peru is par excellence a maritime country. From the most ancient times the inhabitants had recourse to the sea as a source of food. The Incas sent fleets of rafts across the ocean to Polynesia; the culture of Spain and the Holy Cross of Christ came to us across the water. And travelling along sea lanes came the expedition of liberation which cooperated with local patriots in the winning of our independence from colonial power.

We Peruvians know that our destiny is closely linked to the sea; for the happiest days and the most difficult days of our past have come out of it. And to this it should be added that the well-being and security of future generations will depend to a large extent on the sea. We are most aware of the need for prudence regarding the care of our maritime heritage and tradition. We are conscious also of the necessity to provide security for their development - the immense but honorable task corresponding to our Navy.

The Navy of today, which we are now seeking to outline, is a historical continuity. Its origins may be sought in the earliest prehistoric ages when Peruvian man for the first time ventured out on to the immense ocean which bathes our shores - ours forever! Our Navy is also the heir of the valuable Hispanic Legacy from the colonial era and of the bravery and decision of the men who won independence and then built the Republic.

We can proudly state that the story of the Peruvian Navy is the story of the country, for there it had its birth, there it was born of our age-old country, this country which dates back thousands of years. For the Navy has always accompanied the country in every vicissitude and glory, in every sadness and joy. The Navy of today in the best traditions of the service will continue in the future to remain vigilant and faithful to Peru's highest interests.

NAVAL FORCES

The Navy's presence extends to every corner of the country; from the swampy boundaries of the north to the southern desert, from the confines of the Sea of Grau to the steaming Amazon jungle and Lake Titicaca, the highest in the world. Wherever there is a waterway or sea route to be protected or defended our Naval Forces will always be there on hand. Administratively and operationally they comprise five basic components: Surface Force, Submarine Force, Naval Aviation Force, Marines and Special Task Force.

Fuerza de Superficie

Surface Force

*Cuando las carabelas voladoras
al fin trazaron sobre el mar sus huellas,
fueron rasgando por delante de ellas
la inmensidad con sus tremantes proas*

José Santos Chocano "La Cruz del Sur"

*When the fast-moving caravels
At last left their wakes on the sea
They cleaved a passage through the immensity
With their vibrant prows.*

José Santos Chocano "La Cruz del Sur"















La Fuerza de Superficie surge paralelamente con la creación de la Marina de Guerra del Perú en los albores de la Independencia Nacional (1821), siendo sus primeras unidades las adquiridas por el Libertador San Martín bajo la consigna de "consolidar la base de las nacientes fuerzas marítimas del Estado, de cuya respetabilidad dependería esencialmente la futura grandeza del Perú".

Así se llegó hasta el inmortal "Huáscar", unidad que le dio gloria a nuestra historia naval y a bordo del cual su comandante, el Gran Almirante Miguel Grau, escribió uno de los más brillantes episodios registrados en la historia de las epopeyas navales del mundo.

Hoy en día, la División de Cruceros, la División de Fragatas y destructores misileros, la División de destructores antisubmarinos, la División de Corbetas Misileras y la División de Desembarco, conforman la moderna flota que resguarda permanentemente los intereses marítimos y estratégicos en nuestro mar.

The Surface Force emerged at the same time as the creation of the Peruvian Navy, right at the very beginning of the struggle for national independence (1821). The first units were those acquired by Liberator San Martín with the mission to "consolidate the basis of the State's newborn maritime forces, on whose ability to make themselves respected will depend essentially the future greatness of Peru".

Thus the immortal "Huascar", the ship which brought glory to our naval history and on board which the commander, Admiral of the Fleet Miguel Grau, wrote one of the most brilliant pages in the history of world naval warfare.

Today the modern fleet is made up of the Cruiser Division, the Frigate and Missile-Armed Destroyer Division, the Anti-Submarine Destroyer Division, the Missile-Armed Corvette Division and the Shore-Landings Division. These forces protect our maritime and strategic interests on a permanent basis.



Fuerza de Submarinos Submarine Force

75 años de Submarinismo 75th Anniversary of Submarine

*...¡ Señor de la sorpresa,
recorrías, impávido, las costas enemigas.*

José Gálvez "Oda Pindárica a Grau"

*The master of surprise,
You surveyed, motionless, the enemy coasts.*

José Gálvez "Oda Pindárica a Grau"





X





X



X

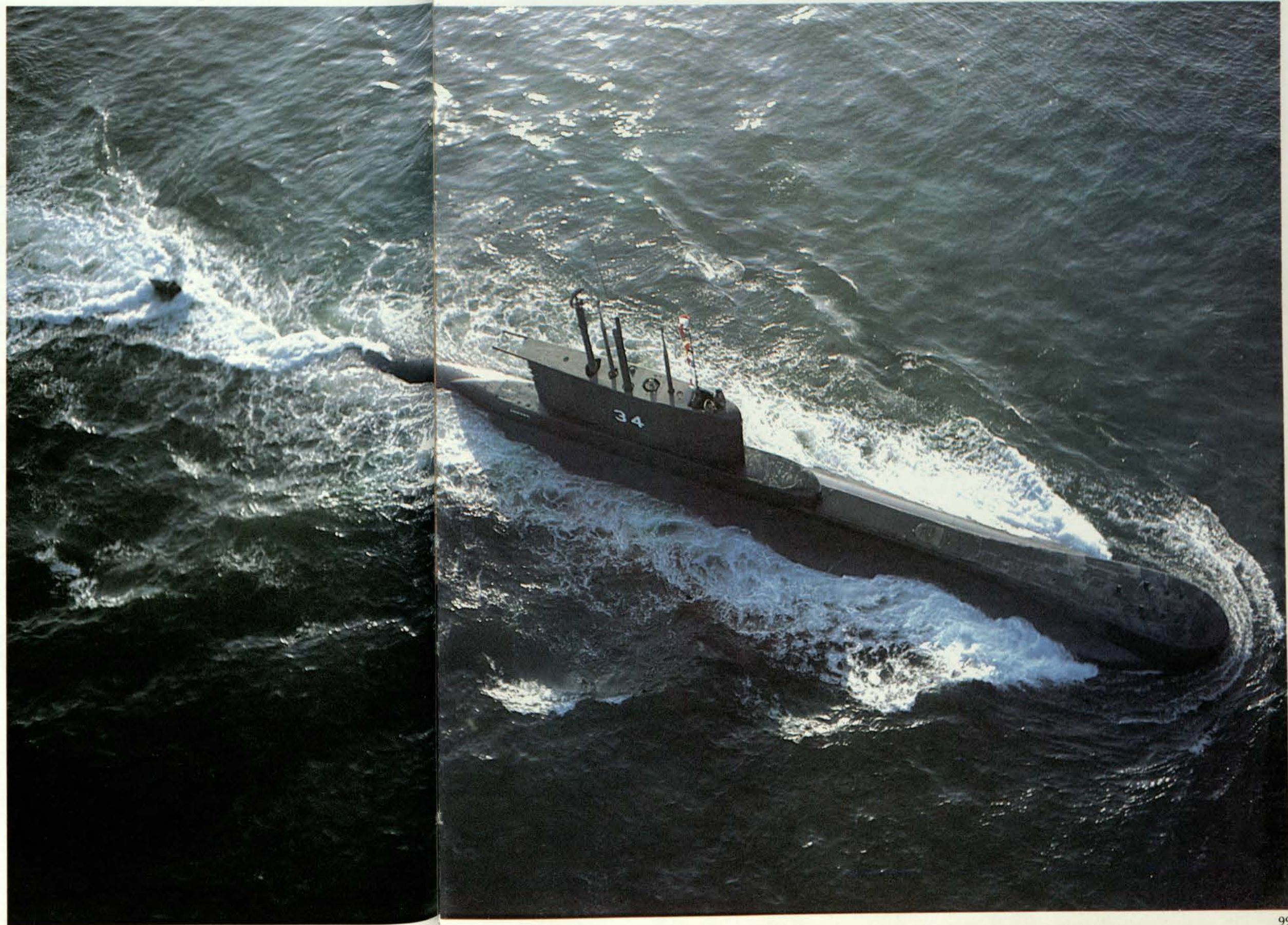


X



X

X



La Fuerza de Submarinos obedece a una tradición y mística inigualable. Tiene sus orígenes el 19 de agosto de 1911 con el arribo al Callao de los sumergibles "Palacios" y "Ferre" construidos en Francia.

Más adelante y después de dar de baja a los anteriores, se adquieren los submarinos tipo "R", que constituyeron en su época, la mejor escuela de los submarinistas peruanos. Al promediar la década del cincuenta, el Perú ordenó la construcción de cuatro submarinos denominados "LOBO", "TIBURON", "ATUN" y "MERLIN" a la misma Electric Boat Company, firma que había construido los mencionados "R". Estos buques que aún están operando, constituyen motivo de especial orgullo ya que después de casi 30 años de servicios mantienen intactas sus condiciones operativas gracias al celo de sus dotaciones y al adelanto tecnológico alcanzado por los astilleros nacionales del SIMA-PERU, los cuales realizan todos los trabajos de reparación mayor que estos buques requieren. "DOS DE MAYO", "ABTAO", "ANGAMOS" e "IQUIQUE", son los nombres que ostentan actualmente los nobles submarinos "S".

En la década del 70, se adquirieron de la Marina de los Estados Unidos de América dos submarinos del tipo "Guppy" llamados "PACCOCHA" y "LA PEDRERA", los cuales después de un total reacondicionamiento pasaron a integrar nuestra Fuerza, como buques oceánicos de gran radio de acción.

En el año 1975 y después de exhaustivos estudios sobre la conveniencia de dotar a nuestra Marina de unidades de tecnología actualizada a las necesidades de la guerra moderna, se inició el programa de adquisiciones de submarinos tipo "209" en el astillero de Howaldts Werke Deutsche Werff Ag. de la ciudad de Kiel, en la República Federal de Alemania. La depurada técnica de este país, así como el equipamiento ofrecido, nos han permitido contar con submarinos de excelentes características operativas que constituyen la base de nuestra capacidad en este tipo de operaciones: "CASMA", "ANTOFAGASTA", "PISAGUA", "CHIPANA", "ARICA" e "ISLAY", son los nombres de estas unidades, como recuerdo de la gloria de acciones navales de nuestra Marina de Guerra.

The Submarine Force is obedient to a nonpareil tradition. Its origins date from the arrival at Callao on August 19, 1911, of the French-built "Palacios" and "Ferre".

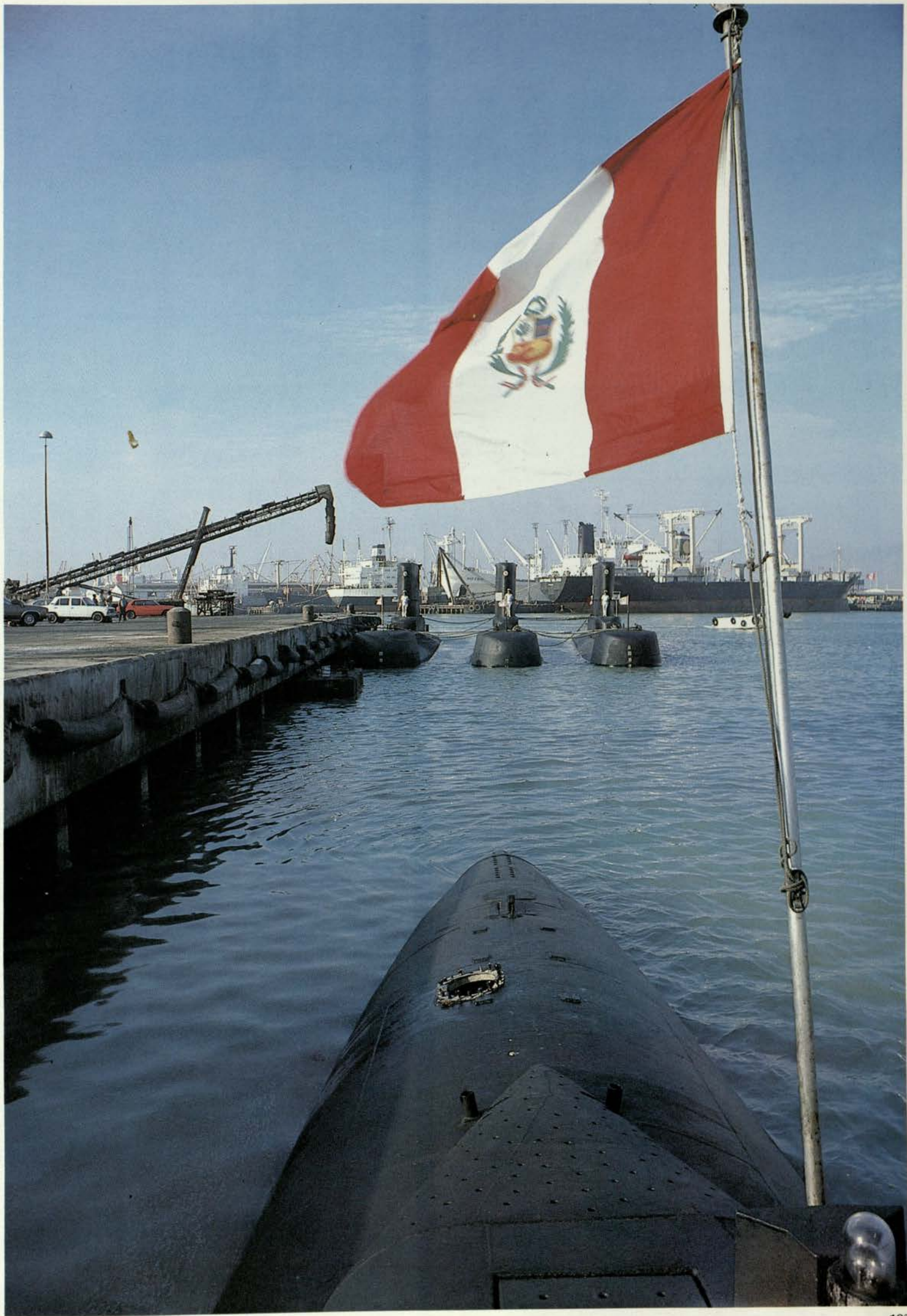
Later on and after the decommission of the aforesaid craft, "R-Type" submarines were acquired which were in their time the best school for Peruvian submariners. In the mid-1950's Peru ordered the construction of four submarines (the LOBO, TIBURON, ATUN and MERLIN) from the Electric Boat Company, the same firm that had built the "R-Types". These crafts are still in operation and are a motive of special pride because after almost thirty years' service their operational capacity remains intact thanks to the skill and zeal of their crews. Tribute should also be paid to the technological advances achieved by the shipyards of SIMA-PERU, where all major repairs to crafts are carried out. DOS DE MAYO, ABTAO, ANGAMOS and IQUIQUE are the names currently borne by our "S-Type" submarines.

During the 1970's two "Guppy" submarines were acquired from the U.S. Navy and named PACCOCHA and LA PEDRERA. After complete reconditioning and refitting they became part to our naval forces as long-range ocean-going vessels.

In 1975 after exhaustive studies regarding the advisability of providing the Navy with the up-to-date technology required for modern warfare an acquisition program of "209-Type" submarines from Howaldts Werke Deutsche Werff Ag. of Kiel, West Germany was put into action. German meticulous engineering and the equipment supplied have provided us with highly operational submarines capable of carrying out such tasks. CASMA, ANTOFAGASTA, PISAGUA, CHIPANA, ARICA and ISLAY are the names of these units, all of which commemorate actions in the history of the Peruvian Navy.







Fuerza de Aviación Naval

Naval Aviation Force

*...En la tremenda hora de patriótica angustia,
ibas sobre las ondas,
como un ave silente,
en formidable empeño de aventuras...*

José Gálvez, "Oda Pindárica a Grau"

*In the terrible hour of patriotic ordeal
You went over the water
Like a silent bird
Towards adventures with formidable courage.*

José Gálvez "Oda Pindárica a Grau"



Apenas 17 años después del primer vuelo efectuado por los hermanos Wright en Kitty Hawk el 26 de Enero de 1920 se crea el Cuerpo de Aviadores Navales de la Armada Nacional, el cual formaría luego en la década de los 30 la Fuerza Aérea del Perú. Posteriormente, luego de casi 30 años de inactividad, fue creado en 1963 el entonces denominado Servicio Aeronaval. Desde esa fecha, esta dependencia inició un incremento progresivo de sus unidades convirtiéndose a partir de 1980 en la actual Fuerza de Aviación Naval. Su crecimiento y desarrollo puede claramente apreciarse en el hecho de que en un periodo de 22 años, evolucionó de dos helicópteros BELL 47 G, el famoso "burbuja", a la disponibilidad de varias decenas de aeronaves altamente capacitadas para la conducción de operaciones sobre el mar, con equipamiento sofisticado que permite su empleo en todo tiempo.

Esta Fuerza constituye en la actualidad un elemento relevante en toda la gama del contexto de la guerra naval moderna. Efectúa misiones tales como: exploración, patrullaje, guerra antisubmarina, teleguiado de misiles, lanzamiento de misiles, operaciones de apoyo a la Fuerza de Infantería de Marina y Fuerza de Operaciones Especiales, apoyo logístico y operaciones coordinadas con la Fuerza Aérea Peruana.



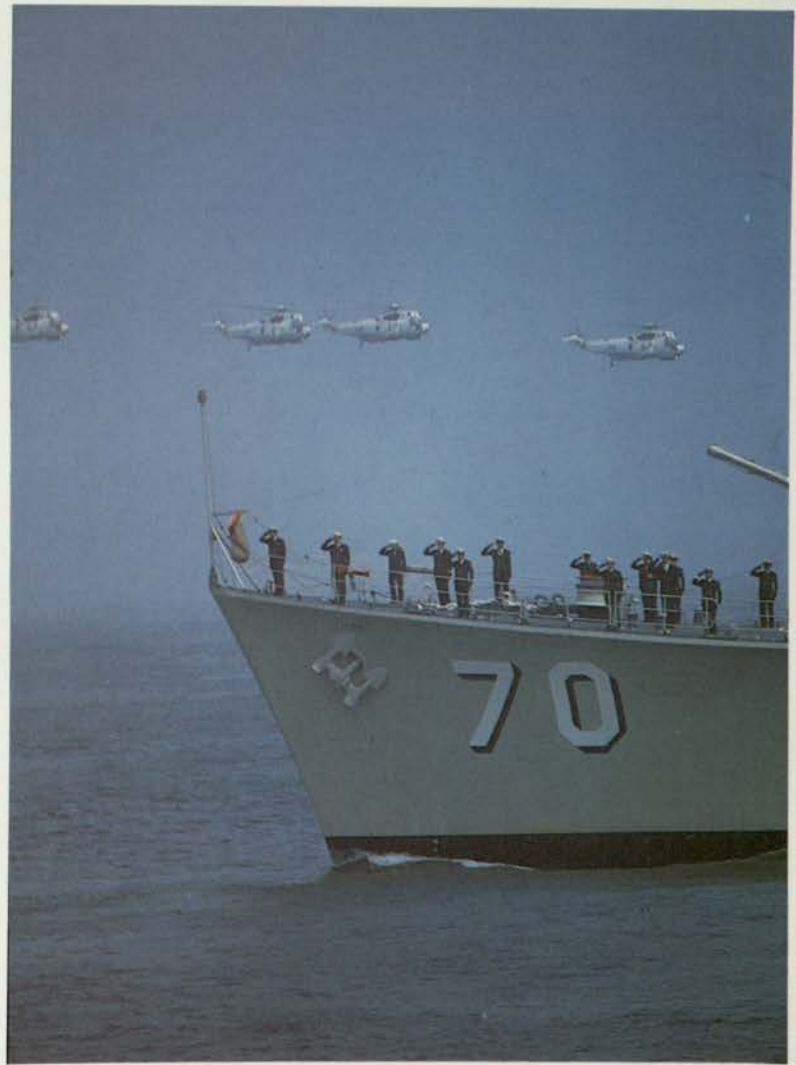


Barely 17 years after the Wright brothers' first flight at Kitty Hawk, on January 26, 1920, the Peruvian Naval Aviation Corps was founded which in the 1930's became the Peruvian Air Force. Later, after almost 30 years' inactivity, the Naval Air Service was created in 1963. Since then the institution has continued to grow progressively and in 1980 became the present Naval Aviation Force. Its growth and development may be clearly appreciated by the fact that in a period of 22 years it evolved from two BELL 47 G helicopters, the famous "bubble", to several dozen highly-equipped, all-time operational sophisticated sea-flying craft.

At the present time the Naval Aviation Force is one of the most important elements within the gamut of modern naval warfare. It carries out operations such as: exploration, patrolling, anti-submarine activity, missile telecontrol, missile launching, support operations with the Marines and Special Operations Forces, logistic support and coordinating operations with the Peruvian Air Force.







Fuerza de Infantería de Marina

*Se ve una lanza, entonces, que hasta los cielos crece:
la del que viene adelante con preferente rol.
El sol cae en su punta: y así es como parece
que la primera lanza trae ensartado el sol.*

José Santos Chocano "Pieles Rojas"

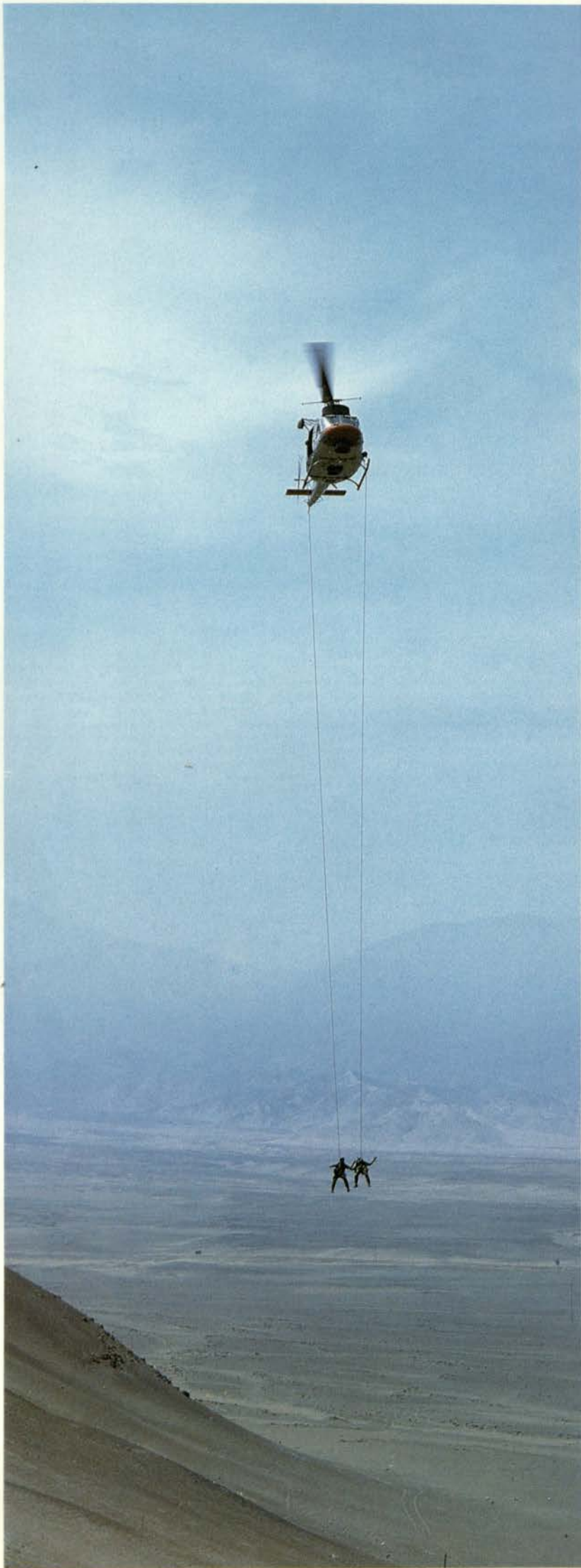


The Marines Corps

*Then one sees a spear rising to the sky:
It belongs to he who is in the lead.
The sun strikes on its point: and thus it seems
That this first spear pierces the sun.*

José Santos Chocano "Pieles Rojas"







Históricamente, esta fuerza nace con los albores de la independencia, cuando el combatiente Francisco Vidal recibe de manos de Lord Cochrane el despacho de Sub-Teniente de Infantería de Marina.

Durante la Guerra del Pacífico, los batallones "Guarnición de Marina", al mando del Capitán de Navío Juan Fanning, y "Guardia Chalaca", comandado por el Capitán de Fragata Carlos Arrieta, se batieron heroicamente en la Batalla de Miraflores cayendo ante un enemigo superior en número y armamento.

Hoy, nuestra Fuerza de Infantería está básicamente constituida por la Primera Brigada compuesta por los batallones "Guarnición de Marina Nro. 1" y "Guardia Chalaca Nro. 2" que llevan los mismos nombres y están dispuestos a luchar hasta la muerte en la defensa de la patria, como lo hicieron sus antecesores.

Historically this force was born at the beginning of the independence period when combatant Francisco Vidal was commissioned by Lord Cochrane as Marine Second Lieutenant.

During the War of the Pacific the forces known as the Guarnición de Marina (Marine Garrison) and the Guardia Chalaca (Callao Guard), under the command of captains Juan Fanning and Carlos Arrieta respectively, fought heroically at the Battle of Miraflores, falling to an enemy numerically superior in arms and men.

Today the Marines are basically made up of the First Brigade which is composed of the Guarnición de Marina N° 1 and Guardia Chalaca N° 2. They bear the same names and are ready to fight to the death in defense of their country, as were their predecessors.









Fuerza de Operaciones Especiales

Special Operations Force

*...y este hombre, en el mismo vértigo que sufre
como ve que empiezan
a girar, en una danza pavorosa,
cielo, mar y tierra,
quizá se imagina ser en tal instante
el centro de toda la naturaleza.*

José Santos Chocano "El pescador de perlas"

*And this man, in the dizziness which grips him
As he sees the sky, the sea and the earth
Begin to whirl in a terrifying dance,
Perhaps imagines himself
To be the centre of all Nature.*

José Santos Chocano "El pescador de perlas"







En Febrero del año 1969, la Marina de Guerra del Perú dispone la creación de un Cuerpo de Buzos Tácticos. Como resultado de este hecho, es creada la Escuela de Demolición Submarina utilizando como instructores a oficiales y personal que anteriormente habían seguido cursos de esta especialidad en el extranjero, y empleándose inicialmente las instalaciones y facilidades del Servicio de Salvamento de la Marina.

Los inicios fueron duros, pero con gran voluntad tanto de alumnos como de instructores este grupo humano surge con un espíritu de cuerpo y compañerismo muy elevados, imprescindibles para este tipo de actividades.

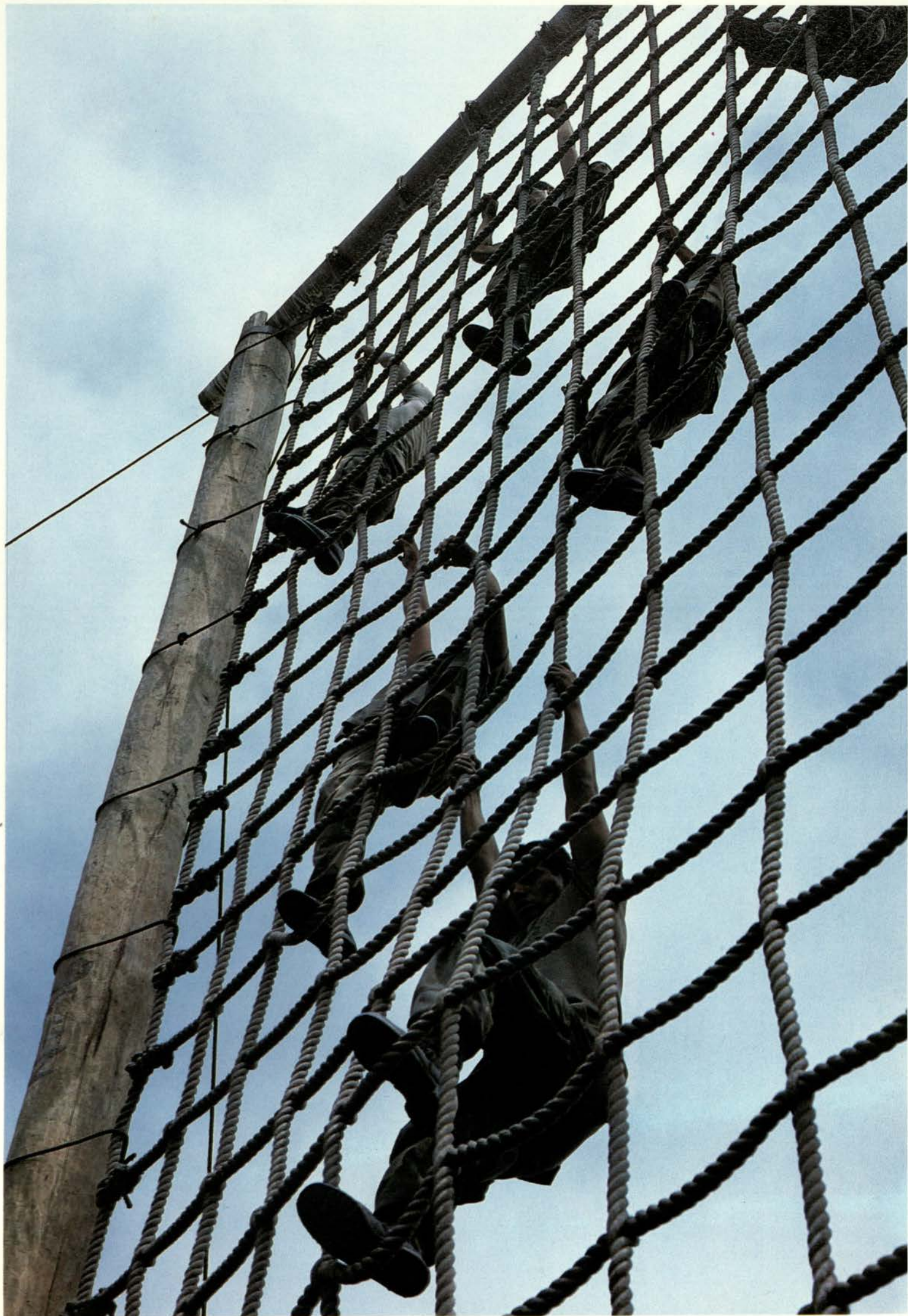
Con el correr del tiempo se han formado varias promociones que han pasado a conformar los distintos pelotones de combate de la hoy Fuerza de Operaciones Especiales, los cuales cuentan con las más avanzadas técnicas, equipamiento y entrenamiento en esta dura actividad.

In February 1969 the Peruvian Navy decided on the creation of the Frogmen Division (Cuerpo de Buzos Tácticos). The result was the founding of the Escuela de Demolición Submarina (School of Submarine Demolition) with instructors, officers and personnel trained abroad. For this, the facilities and installations of the Naval Rescue Service (Servicio de Salvamento de la Marina) were used initially. The beginning was tough but with the unswerving efforts of instructors and instructed an excellent corps d'esprit was attained. Such fellowship and spirit is essential in this type of operations.

With the passage of time there have been several generations which have come to form the various fighting units of today's Special Task Force. It would not be inaccurate to say that they possess the most advanced techniques and equipment for their arduous duties. Their training is also of the finest.













Fuerza Naval de la Amazonia

Naval Force of the Amazon

*Será el Perú amazónico el pueblo sin rencores,
que empujará los llantos de todos los dolores
y partirá entre muchos las hostias de su altar,
porque la Raza al borde del Marañón nacida
penetrará cien años en la futura vida,
como penetra el río cien leguas en el mar.*

José Santos Chocano "República"

*Amazonian Peru will be the people without rancour,
Who will wipe away the tears of all grief
And share the offerings of their altar among everyone,
For the race which was born on the banks of the Marañón
Will advance a hundred years into the future
As the river flows a hundred leagues into the sea.*

José Santos Chocano "República"



Largas y arduas peripecias son las que marcan el hito del inicio de la conquista del oriente por la Marina de Guerra, la misma que desde el 5 de enero de 1864, fecha en que arribó la primera flotilla fluvial a las riberas del entonces caserío de Iquitos, constituye un pilar fundamental para el desarrollo socioeconómico de la amazonía.

La amazonía es una inmensa área geográfica de excepcionales características económicas y ecológicas. Tiene 60 mil Kms. de ríos navegables, ingentes recursos naturales, y fabulosa riqueza forestal. La Marina de Guerra no es sólo la celosa guardiana de todas nuestras fronteras acuáticas, sino una de las instituciones nacionales más empeñadas en los esfuerzos por obtener mejores niveles de vida para los valientes pobladores de las remotas regiones amazónicas.

Las naves de la Marina de Guerra llevan salud, aliento y cultura a los más alejados villorrios. Los buques tópicos están dotados de adecuados equipos e instrumental médico que garantizan su eficiente servicio.

La Acción Cívica se efectúa no sólo mediante viajes por los ríos, llevando mensajes de peruanidad y aportando atención médica y conocimientos para el mejor empleo de las potencialidades de la selva, en la supervivencia de los caseríos, sino también con actividades que constituyen efectos multiplicadores para el desarrollo, y que se traducen en la capacitación del poblador nato que trabaja en los diversos órganos de la Marina en esa región, tales como los talleres del Servicio Industrial de la Marina - Iquitos, complejo industrial que contribuye con el continuo requerimiento de ocupación de trabajadores en sus diferentes niveles y especialidades; favoreciéndose de esta forma el mejoramiento del nivel de vida en gran número de hogares de la zona.

Papel trascendente dentro de la dinámica de la Fuerza Naval de la Amazonía, es el realizado por el Servicio de Hidrografía y Navegación, el cual en el plano científico realiza estudios hidrográficos en los ríos navegables de la Amazonía, confeccionando y distribuyendo cartas, y desarrollando la señalización fluvial.

De esta manera es como cumple su misión la Fuerza Naval de la Amazonía, como parte activa de la Marina de Guerra del Perú, custodiando sus fronteras y realizando una labor significativa en el devenir histórico de la región, colaborando en la defensa nacional y en el desarrollo de la vasta región del oriente peruano.



Long and arduous have been the vicissitudes marking each milestone of the Navy's conquest of Peru's eastern region. On the January 5 1864 the first inland waterways flotilla arrived at Iquitos, then a small village. This constituted the fundamental basis for the socio-economic development of the Amazon region.

The Amazon basin is an immense geographical area with exceptional economic and ecological features. It has 60,000 kilometers of navigable rivers, enormous natural resources and fabulous forestry riches. The Navy is not only the jealous guardian of all our maritime frontiers but also one of the national institutions most committed to obtaining a better standard of life for the brave settlers of the far-lying Amazonian regions.

Navy ships bring health encouragement and culture to the most remote settlements. Our hospital ships carry top-rate medical equipment guaranteeing an adequate and efficient service.

Such public-spiritedness or civic zeal does not consist merely of trips down the river bringing medical attention and talking about Peru and the better employment of our jungle resources and/or the survival of distant hamlets. Very much involved are development-multiplying activities translating into the training of the native population working in the various naval institutions of the region. An example of this is the Naval Workshop in Iquitos, an industrial complex providing a continual demand for workers of different levels and specialties and thus improving the standard of life of many homes in the area.

A transcendent, dynamic role played by the Peruvian Navy in the Amazon region is that undertaken by the Hydrographic and Navigation Service (Servicio de Hidrografía y de Navegación) which on the scientific plane carries out hydrographic studies of the navigable rivers within the Amazon region. To this effect maps are prepared and distributed, and waterways properly marked.

This is how the Peruvian Navy in the Amazon region fulfills its mission as an essential part of the Peruvian Navy, guarding frontiers and playing a significant role in the historical development of the region. The Navy cooperates here with regard to national defence and the development of the vast region which makes up eastern Peru.















Las Escuelas

Schools

*¡Alégrate, Juventud!
¡Oh, Juventud! una paloma
posa su vuelo sobre la testa del León
¿no oyes? del otro lado
del mar y el tiempo, un mundo te envía una canción...*

José Santos Chocano, "Letitiae"

*Rejoice, Youth!
Oh youth! A dove
Alights on the head of the lion.
Do you hear? From the other side
Of the sea and time, a world sends you a song.*

José Santos Chocano "Letitiae"



La Escuela Naval del Perú, alma mater de la oficialidad de nuestra Marina, tiene como misión fundamental capacitar espiritual, mental y físicamente a los cadetes navales con el fin de lograr oficiales de marina idóneos para el servicio naval.

Su lema "MIHI CURA FUTURI" —nosotros forjamos el futuro—, indica por sí sólo el ideal que guía el desempeño de los oficiales y profesionales civiles encargados de la conducción de los jóvenes que se educan en esta prestigiosa escuela, los cuales están llamados a seguir permanentemente el ejemplo del Gran Almirante Grau.

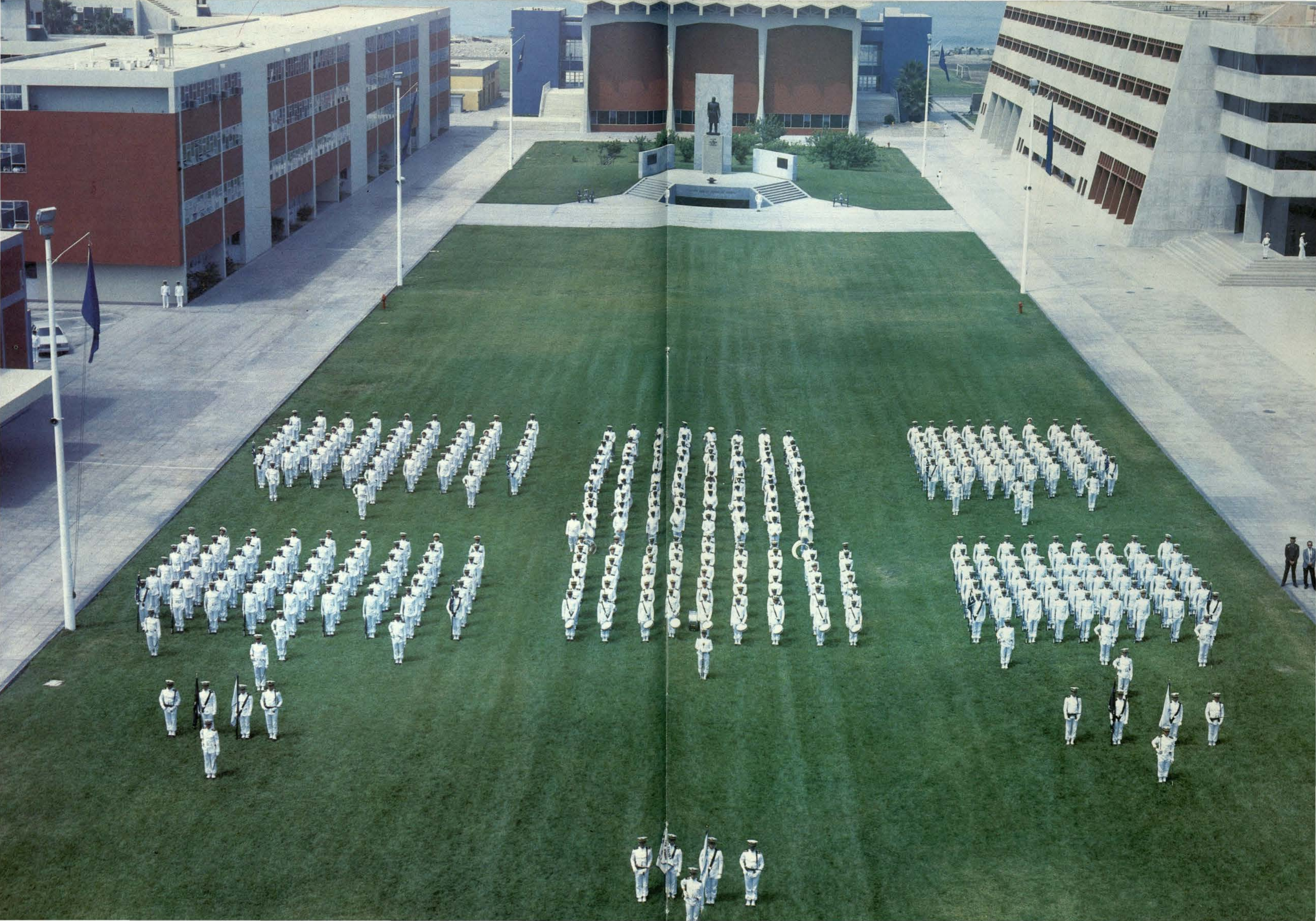
Actualmente se ofrece a los jóvenes peruanos la oportunidad de graduarse como Alfereces de Fragata después de cinco años de estudio y temple de carácter, en su sede ubicada en el balneario de La Punta cercano al puerto del Callao, donde modernas y bien dotadas instalaciones permiten el eficaz cumplimiento de los programas académicos.



The Peruvian Navy Academy, the alma mater of Peruvian Naval officers, has as its fundamental mission the physical, mental and spiritual training of naval cadets. The institution's aim is to produce officers of a calibre ideal for naval service.

Its motto "MIHI CURA FUTURI" - We shall forge the future - in and of itself indicates the ideal guiding the officers and professionals from civilian life in charge of the education of the young people entrusted to its prestigious care. These are they who are called to follow always the enduring example of Admiral of the Fleet, Miguel Grau.

At the present time young Peruvians are offered the chance to graduate as Ensigns after five years study and character building. This is at the Academy's headquarters located at La Punta near Callao. Here modern and well-equipped facilities permit the efficient execution of all academic programs.







CENTRO DE INSTRUCCION TECNICA NAVAL

Verdadero complejo de escuelas organizadas en categorías progresivas de avance; en sus aulas, talleres y laboratorios se preparan los futuros técnicos y oficiales de mar que constituirán las tripulaciones de nuestros buques y las dotaciones del establecimiento naval terrestre.

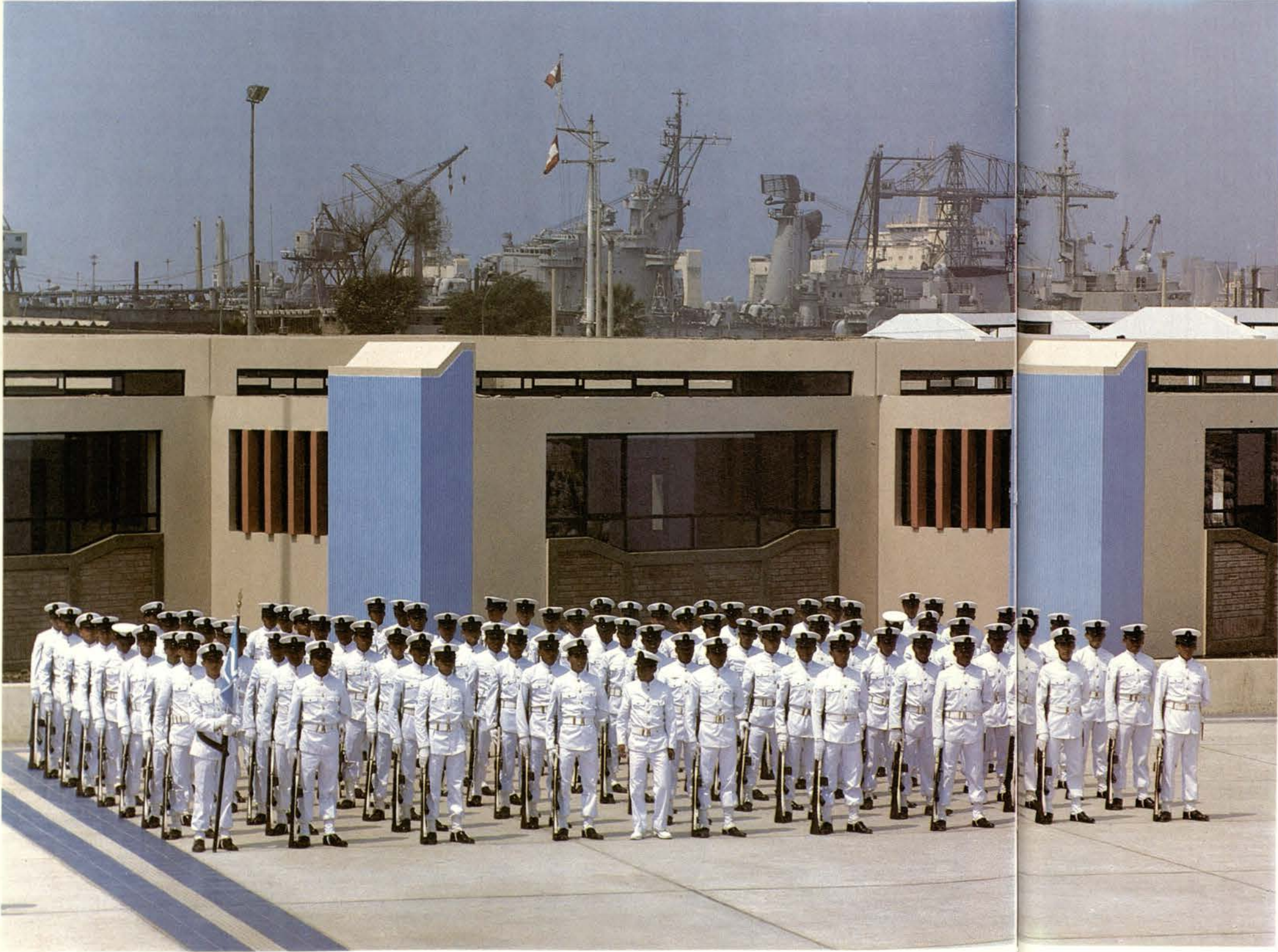
Es bien conocida entre la juventud peruana la opción que esta eficaz escuela le ofrece, de poder especializarse en las ramas de la artillería, electrónica, comunicaciones, motores, mecánica, oficina, abastecimientos, etc.; capacitándose en materias que luego, si es que desean apartarse del servicio naval, les proporcionan un valioso currículum y experiencia para ingresar adecuadamente remunerados al campo de la actividad civil estatal o privada.

NAVAL TECHNICAL TRAINING CENTER

This is a genuine complex of schools organized in progressive categories of advancement. In its classrooms, workshops and laboratories the naval officers and engineers of the future are prepared who will one day be the crews of our ships and the staff of our on-shore naval establishment.

Among the young people of Peru the option offered by this efficient school are well known. Pupils may specialize in artillery, electronics, communications, engines, mechanics, administration, supplies, etc., and learn skills which, should they decide to leave the Service, will stand them in good stead when they submit their curricula vitae for well-paid positions in the public or private sector.





Los Astilleros Dockyards

La fe, la innata vocación de servicio al progreso del país y una pionera visión han convertido en realidad la variada y positiva obra que llevan a cabo, desde hace 36 años los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERU), complejo de construcción naval y metal mecánica que es patente orgullo de los peruanos y líder en su campo en la costa latinoamericana del Océano Pacífico.

Los buques de alto bordo que han salido de los astilleros del SIMA-PERU se hallan prestando un invaluable aporte al desarrollo de la actividad naviera nacional y enarbolan con orgullo en sus mástiles la bandera nacional en los diferentes mares del mundo.

A su vez, las embarcaciones fluviales surcan los ríos de nuestra Amazonía impulsando positivamente el progreso regional. Remolcadores, empujadores, motochatas, cisternas y otras clases de embarcaciones, entre ellas un buque científico, un buque dispensario y un buque hidrográfico, entre otros, simbolizan la pionera actividad de SIMA-PERU en la selva peruana.

En igual forma, la ejecución de trabajos de metalmeccánica atiende obras de gran envergadura que contribuyen al desarrollo de la industria pesada en el país. Tuberías de gran diámetro para hidroeléctricas, puentes, muelles fluviales, pontones, estructuras me-

Faith and innate vocation of service to the country's progress and pioneering vision have made reality the varying and very positive work that has been carried out for the last 36 years by SIMA-PERU (Marine Industrial Services of Peru). This naval and mechanical engineering center is a source of pride for all Peruvians and leader in its field on the western coast of South America.

The large vessels which have left SIMA-PERU shipyards have made invaluable contributions to the development of Peruvian shipping activity. They have proudly flown the national flag on every sea in the world.

In their turn vessels operating on inland waterways plough along the rivers of the Amazon region in a positive contribution to the progress of the area. Tugs, shunters, barges, tankers and other craft, amongst them a scientific ship, a hospital ship and a hydrographic ship, symbolize SIMA-PERU's pioneering activities in the Peruvian jungle.

In the same way, the execution of large-scale engineering work has contributed to the development of heavy industry in the country. Large-diameter pipes for hydroelectric power stations,





tálicas, grúas-puentes, tanques para petróleo, convertidores, vigas de acero de gran tonelaje, talleres de calderería e implementos de colados para siderúrgica son, entre otras, las importantes realizaciones de este rubro.

Para llevar a cabo su dinámica expansión y diversificación a nivel nacional, SIMA-PERU ha establecido tres polos principales de operaciones que se hallan situados en el Callao, Iquitos y Chimbote.

En el Centro de Operaciones Nro. 1 en el Callao, su labor está dirigida, en su mayor amplitud y como primera prioridad, a las reparaciones de las unidades de nuestra Marina de Guerra. Asimismo, este centro de operaciones despliega una intensa actividad en el campo de las construcciones navales, habiendo construido hasta la fecha un total de más de 15 buques, cuyos desplazamientos varían entre las 6 mil y 32 mil toneladas. Entre las unidades construidas para la Marina de Guerra del Perú, merece destacarse, además de las patrulleras de costa, la construcción de las fragatas misileras B.A.P. "Montero" y B.A.P. "Mariátegui", esta última en la etapa final de su acabado.

bridges, pierheads, pontoons, metallic structures overhead cranes, oil storage tanks, converters, heavy girders, boiler plants and tools for use in the iron and steel industry are important in this respect.

To carry out expansion and diversification at a national level, SIMA-PERU has established three main centers of operation, located in Callao, Iquitos and Chimbote.

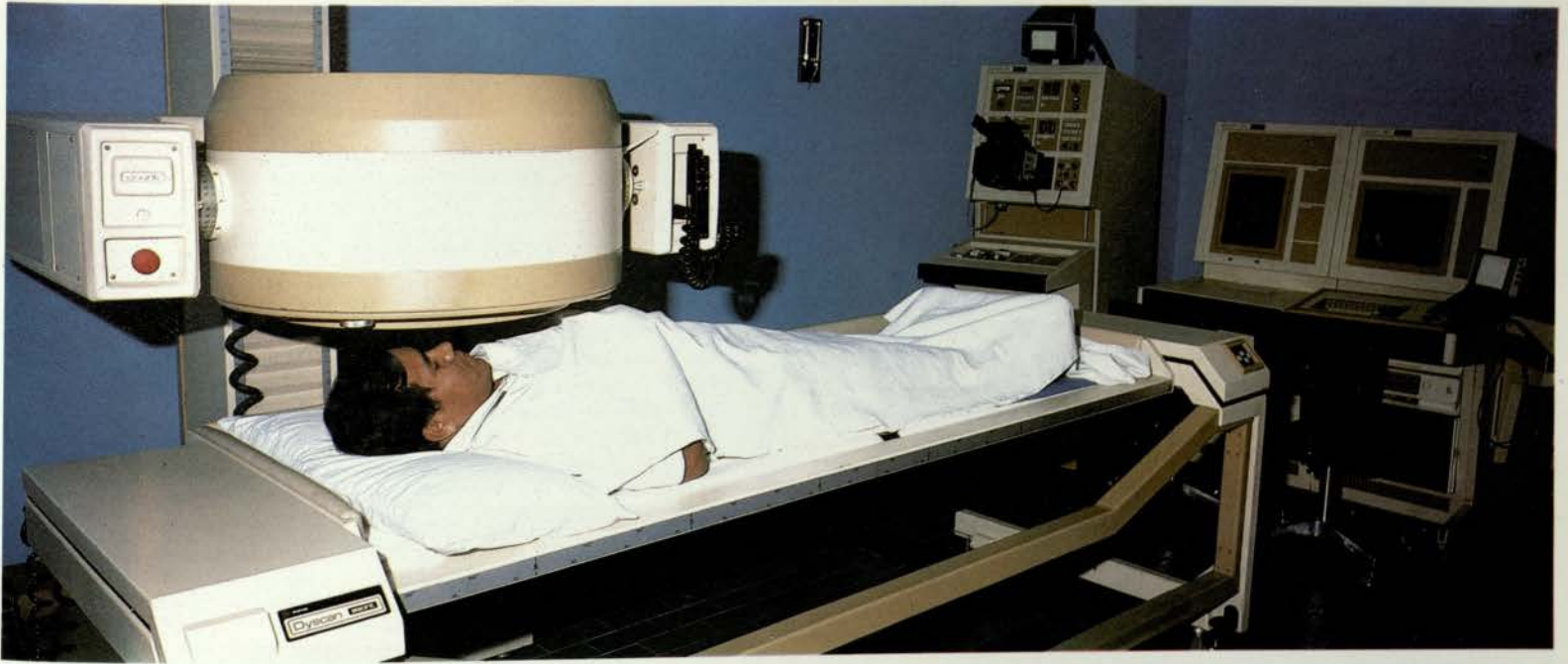
At Operations Center N° 1 in Callao work is mainly and as first priority directed towards the repair and refitting of ships belonging to the Peruvian Navy. The Center is also very active in the naval construction field and as of the present date has built over 15 ships with displacements of between 6,000 and 32,000 tons. Among the ships built for the Peruvian Navy may be counted coastal patrol-vessels, the missile-armed frigates "Montero" and "Mariátegui", the latter in the final stages of finishing.





La sanidad naval Navy health





Hidrografía y navegación

Hydrography and navigation

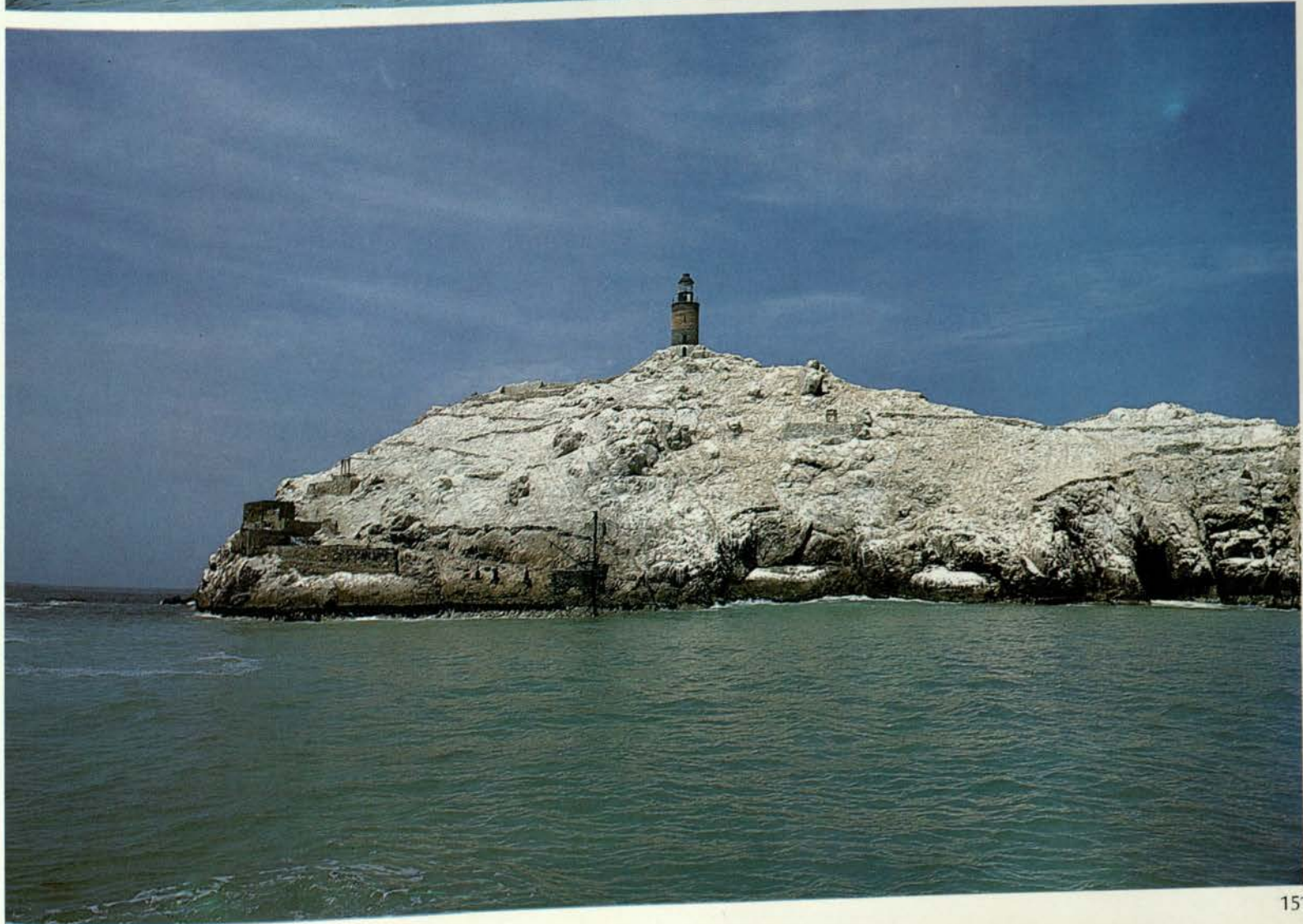
Creada en 1903, sobre lo que se llamó "Comisión Hydrográfica", hoy esta Dirección tiene encomendado el levantamiento hidrográfico del mar, ríos y lagos del territorio nacional, la confección de la cartografía correspondiente, así como la señalización del litoral nacional y el constante mantenimiento de los faros de diverso tipo que contribuyen a una segura navegación. Tiene también asignada la responsabilidad de estudiar la meteorología marítima, analizando los fenómenos atmosféricos para la emisión de los pronósticos del tiempo, de gran ayuda para la navegación marítima y aérea.

En los últimos tiempos, y de acuerdo al interés del Perú en la Antártida, la Dirección de hidrografía y Navegación ha capacitado a sus oficiales en el estudio de este continente, para lo cual varios de ellos han tomado parte en diversos viajes de estudio e investigación.

Created in 1903 out of what was called the "Hydrographic Commission", this authority is responsible for the proper charting of the sea, rivers and lakes within Peruvian territory, and the respective cartography. It is also responsible for the marking out of the Peruvian coastline and the maintenance of lighthouses. Assigned to it also is the responsibility to study maritime meteorology and analyse atmospheric phenomena for weather reports, the latter being of such great use in air and sea navigation.

In recent years and in accordance with Peru's interests in the Antarctic, the Hydrography and Navigation Authority has given training to its officers with regard to that continent. Several of them have taken part in various research and study expeditions.







Capitanías y guardacostas Port and coastguard authorities

La Marina de Guerra del Perú en cumplimiento de su misión constitucional y de las leyes, por intermedio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, tiene la autoridad y responsabilidad de ejercer jurisdicción de control, vigilancia, seguridad y protección sobre las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como sobre las playas y terrenos ribereños y los recursos y riquezas naturales que se desarrollan en el ámbito acuático del territorio nacional. Para cumplir con su función cuenta con las capitanías de puerto y las unidades guardacostas, ejerciendo a través de éstas las funciones de policía marítima y pesquera.

Dichas funciones se extienden al salvataje y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; a exigir el cumplimiento de la legislación de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional y dictar las normas complementarias que se requieran para el control en el dominio marítimo hasta las doscientas millas, ríos y lagos navegables de todos aquellos asuntos sujetos a los intereses del Estado.

The Peruvian Navy, pursuant to its constitutional function through the General Directorate of Port and Coastguard Authorities (Dirección General de Capitanías y Guardacostas) has the authority and responsibility to exercise jurisdictional control, surveillance and protection over maritime and inland waterways, beaches, shores and all national aquatic resources. In order to carry out this duty it maintains port and coastguard authorities which permit it to police in an adequate way all sea and fishing activities.

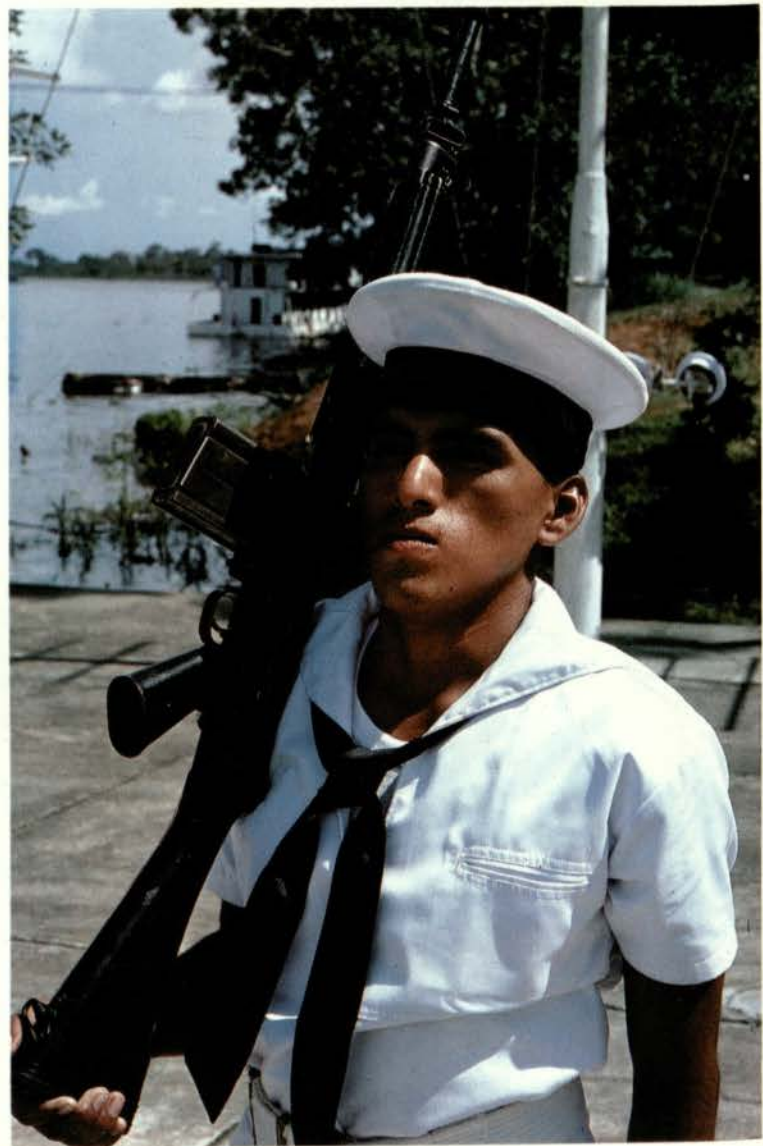
Such duties extend to rescue-work and life-saving at sea and on navigable rivers and lakes. The Navy is responsible for ensuring compliance with legislation regarding port authorities and the Peruvian Merchant Navy. It is also responsible for dictating the measures regarding the control of the two-hundred miles territorial waters limit, navigable rivers and lakes and all matters concerning the State's interests.

Reliquia operativa, el B.A.P. "PUNO" (306), presta importantes servicios a las poblaciones ribereñas del lago Titicaca, a 3,815 mts. de altura sobre el nivel del mar, desde hace más de 100 años!

A functional Relic is the Peruvian Navy Vessel "PUNO", (306) which has been providing important services to the river populations on Lake Titicaca, at 3,815 m above sea level, for more than 100 years!









Los
hombres
del mar



A. EL MAR EN EL ANTIGUO PERU

- BONAVIA, Duccio...
Los Gavilanes. Lima, 1982
- BUSE, Hermann...
Historia Marítima del Perú. Lima, 1973
- BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del...
Historia General del Perú. Lima, 1978
- CARRION CACHOT DE GIRARD, Rebeca...
La Religión en el Antiguo Perú. Lima, 1959
- CIEZA DE LEON, Pedro...
El Señorío de los Incas. Lima, 1967
- GARCILASO DE LA VEGA
Comentarios Reales de los Incas. Lima, 1985
- HORKHEIMER, Hans...
Alimentación y obtención de alimentos en el Perú Pre-Hispánico. Lima, 1973
- JEREZ, Francisco de...
Verdadera Relación de la Conquista del Perú. México, s.f.
- KAUFFMAN DOIG, Federico...
Arqueología Peruana. Lima, 1970
- LUMBRERAS, Luis Guillermo...
Antiguo Perú. Lima, 1969
- SCHWEIGGER, Erwin...
El Litoral Peruano. Lima, 1964
- ULLOA, Juan, Jorge y Antonio de...
Relación Histórica del Viaje a la América Meridional. Madrid, MDCCXLVIII
- VALCARCEL, Luis E. ...
Historia del Perú Antiguo. Lima, 1964
- ZARATE, Agustín de...
Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú. México, s.f.
- VARIOS
Banco de Crédito del Perú. Colección Artes y Tesoros del Perú. Lima
- VARIOS
Peruano-Suiza S. A. Las Grandes Civilizaciones del Antiguo Perú. Lima
- VARIOS
La Pesca en el Perú Pre-Hispánico. Lima, s.f.

B. EL MAR EN EL VIRREINATO, LA EMANCIPACIÓN Y LA REPÚBLICA

- BASADRE GROHMANN, Jorge...
Historia de la República del Perú. Lima, 1968.
- BUSE DE LA GUERRA, Hermann...
Los peruanos en Oceanía. Lima, 1967.
- BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del...
Historia Marítima del Perú. Siglo XVI. Historia Interna. Lima, 1975. T. III
- DENEGRI LUNA, Félix...
Historia Marítima del Perú. La República 1826 a 1851. Lima, 1976. T. VI
- GALVEZ VELARDE, Pedro...
Submarinos, minas y brulotes en la Guerra del 79. Lima, 1978.
- JARA, Alvaro...
Estructuras de colonización y modalidades del tráfico Sur Hispano-Americano. Lima, 1906.
- LOHAMNN VILLENA, Guillermo...
Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII. Lima, 1975. T. IV
- MELO, Rosendo...
Historia de la Marina del Perú. Callao, 1980.
- MINISTERIO DE MARINA...
A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau en el Sesquicentenario de su natalicio. 1824-1984. Lima, 1984.
- MIRO QUESADA SOSA, Aurelio...
El mar personaje peruano. Lima, 1958.
- ORTIZ SOTELO, Jorge...
Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada). La Punta, 1981.
- PONS MUZZO, Gustavo...
Historia del conflicto entre el Perú y España (1864-1866). Lima, 1966.
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la...
Historia Marítima del Perú. La Independencia 1790 a 1826. Lima, 1975. T. V
- ROMERO PINTADO, Fernando...
Historia Marítima del Perú. La República 1850 a 1870. Lima, 1984-1985. T. VIII
- VALDIZAN GAMIO, José...
Historia Naval del Perú. Lima, 1980.
- VARGAS CABALLERO, Luis Ernesto...
Las adquisiciones navales del Perú en la década 1860-70. Lima, 1978.
- VARGAS UGARTE, Rubén...
Historia General del Perú. Virreinato. Lima, 1966.
- VEGAS GARCIA, Manuel...
Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924. Lima, 1973.
- WAGNER DE REYNA, Alberto...
Historia Marítima del Perú, 1864 a 1868. Lima, 1975. T. VII



CREDITOS

El Ministerio de Marina, expresa su gratitud a las siguientes instituciones por la colaboración prestada para la edición de esta obra.

- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
- Museo Naval "Julio J. Elías", Callao
- Museo Nacional de Historia
- Museo Nacional de Antropología y Arqueología
- Museo del Banco Central de Reserva del Perú
- Museo Arqueológico "Josefina Ramos de Cox".
Instituto Riva Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú
- Museo "Amano"
- Instituto del Mar del Perú (IMARPE)
- Biblioteca Nacional del Perú

ACKNOWLEDGMENTS

The Ministry of the Navy wishes to express its appreciation to the following institutions for their collaboration in editing this work:

- Institute of Peruvian History and Maritime Studies
- Naval Museum "Julio J. Elias", Callao
- National History Museum
- National Anthropological and Archeological Museum
- Banco Central de Reserva del Peru museum
- "Josefina Ramos de Cox" Archeological Museum
Riva Agüero Institute, Catholic University of Peru
- Amano Museum
- Institute of the Peruvian Seas
- National Library of Peru

Editions DELROISSE
107-109, rue de Paris
92100 - Boulogne - France
Dépôt légal N° 1049
ISBN 2-85518-123-2

PERU HIDRONAV - 0000

PERU HIDRONAV - 0000

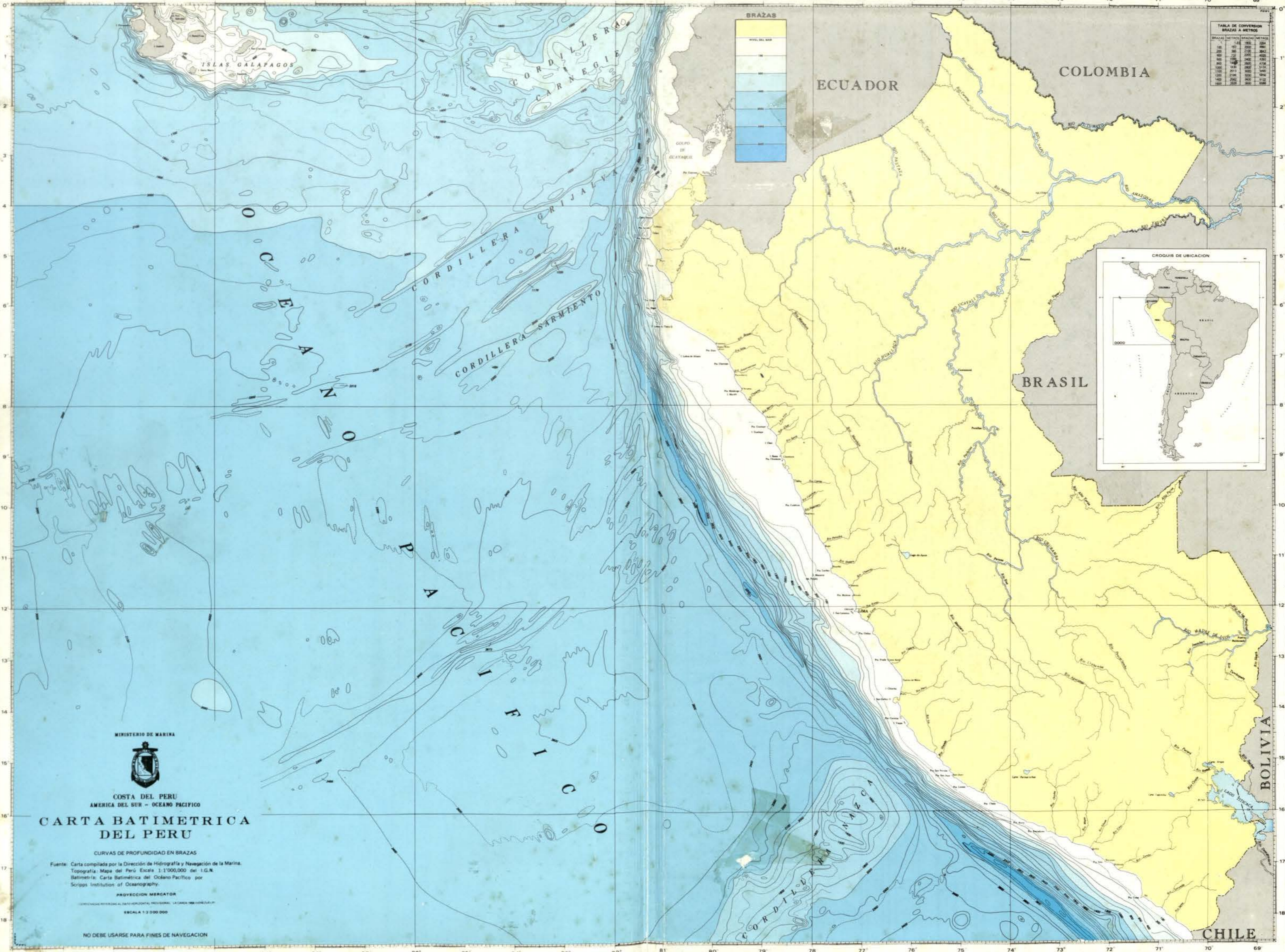


TABLA DE CONVERSION BRAZAS A METROS

| BRAZAS (METROS) | BRAZAS (METROS) | BRAZAS (METROS) | BRAZAS (METROS) |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 100 | 100 | 100 | 100 |
| 200 | 200 | 200 | 200 |
| 300 | 300 | 300 | 300 |
| 400 | 400 | 400 | 400 |
| 500 | 500 | 500 | 500 |
| 600 | 600 | 600 | 600 |
| 700 | 700 | 700 | 700 |
| 800 | 800 | 800 | 800 |
| 900 | 900 | 900 | 900 |
| 1000 | 1000 | 1000 | 1000 |
| 1100 | 1100 | 1100 | 1100 |
| 1200 | 1200 | 1200 | 1200 |
| 1300 | 1300 | 1300 | 1300 |
| 1400 | 1400 | 1400 | 1400 |
| 1500 | 1500 | 1500 | 1500 |
| 1600 | 1600 | 1600 | 1600 |
| 1700 | 1700 | 1700 | 1700 |
| 1800 | 1800 | 1800 | 1800 |
| 1900 | 1900 | 1900 | 1900 |
| 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| 2100 | 2100 | 2100 | 2100 |
| 2200 | 2200 | 2200 | 2200 |
| 2300 | 2300 | 2300 | 2300 |
| 2400 | 2400 | 2400 | 2400 |
| 2500 | 2500 | 2500 | 2500 |
| 2600 | 2600 | 2600 | 2600 |
| 2700 | 2700 | 2700 | 2700 |
| 2800 | 2800 | 2800 | 2800 |
| 2900 | 2900 | 2900 | 2900 |
| 3000 | 3000 | 3000 | 3000 |



**COSTA DEL PERU
AMERICA DEL SUR - OCEANO PACIFICO
CARTA BATIMETRICA
DEL PERU**

CURVAS DE PROFUNDIDAD EN BRAZAS
Fuente: Carta compilada por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.
Topografía: Mapa del Perú Escala 1:1'000,000 del I.G.N.
Batimetría: Carta Batimétrica del Océano Pacífico por Scripps Institution of Oceanography.

PROYECCION MERCATOR
ESCALA 1:2 000 000

NO DEBE USARSE PARA FINES DE NAVEGACION

PERU HIDRONAV - 0000

BOLIVIA

CHILE

PERU HIDRONAV - 0000

PERU HIDRONAV - 0000