

José de la Puente Brunke

LOS
HOMBRES
DEL
MAR

509959385

La Marina de Guerra
en la historia del Perú

Marina de Guerra del Perú

José de la Puente Brunke

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

LOS HOMBRES DEL MAR

La Marina de Guerra en la historia del Perú



BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR

Clasif.: 985.03357009/P 91

Nro. Inv.: 5952 93

Fecha: 30 ml/60

MARINA DE GUERRA DEL PERU

José de la Puente Brunke



LOS HOMBRES DEL MAR

La Marina de Guerra en la historia del Perú

MARINA DE GUERRA DEL PERU

Dirección de Intereses Marítimos

LOS HOMBRES DEL MAR

La Marina de Guerra en la historia del Perú

José de la Puente Brunke

Diseño de carátula: Geygy Relayze

Lima, diciembre de 1994.



MARINA DE GUERRA DEL PERU

1881 / 600653359009 / 881

INDICE

PRESENTACIÓN	9
PRÓLOGO	11
INTRODUCCIÓN	15

CAPITULO I: EL MAR

1.- El hombre peruano y el mar: una vinculación milenaria	19
2.- El mar en el virreinato	23
3.- El significado del mar en la historia republicana	33

CAPITULO II: LOS HOMBRES

1.- Los jefes y oficiales	38
1.1 Los primeros integrantes de la Marina de Guerra: diversidad de sus procedencias	38
1.2 El modelo educativo	44
1.3 La educación naval	48
1.4 Los jefes y oficiales: su desarrollo profesional	67
1.5 Los marinos en la vida pública del país	85

2.- El personal subalterno.	99
2.1 Su procedencia.	99
2.2 La vida del tripulante.	107
2.3 Su formación.	113

CAPITULO III: LOS BUQUES

1.- Los tipos de buques: de la vela al vapor.	125
2.- Las adquisiciones de buques para la Marina de Guerra.	134
2.1 Las primeras décadas.	135
2.2 La importancia de Ramón Castilla.	140
2.3 La segunda mitad del siglo XIX.	146
2.4 Los inicios del nuevo siglo.	156
3.- Los adelantos técnicos en la navegación y en el armamento.	162
3.1 Los progresos en el diseño de los buques.	162
3.2 Las técnicas de navegación.	164
3.3 Consideraciones sobre el armamento en los buques de la Marina peruana.	171
4.- El poderío naval peruano en el marco de la historia latinoamericana: un balance	178

CAPITULO IV: LA MARINA DE GUERRA EN LA VIDA PERUANA

1.- La Independencia y la creación de la Marina de Guerra del Perú (1821-1826).	183
2.- Los años de la anarquía (1826-1845).	197
2.1 El Perú en los inicios de su vida republicana.	197
2.2 La figura de Guise y la guerra con la Gran Colombia.	199
2.3 Los años iniciales de la década de 1830.	211
2.4 La Confederación Perú-Boliviana.	220
2.5 Hacia una nueva época.	236
3.- El desarrollo de la Marina de Guerra en los años de la "prosperidad falaz" (1845-1866).	240
3.1 Ramón Castilla y su obra.	240
3.2 La "prosperidad falaz".	242
3.3 La Marina durante el primer gobierno de Castilla.	245

Los hombres del mar / *La Marina de Guerra en la historia del Perú*

3.4	La década de 1850.	254
3.5	La guerra con España.	259
4.-	La Marina en los albores de la gran crisis nacional (1866-1879).	269
4.1	Episodios posteriores al combate del 2 de mayo.	269
4.2	El Perú en la década de 1870.	272
4.3	La Marina en los años previos a la guerra con Chile.	281
5.-	La guerra con Chile (1879-1884).	286
5.1	Perú y Chile: notas sobre una emulación.	286
5.2	El desarrollo de las hostilidades hasta el combate de Angamos.	292
5.3	Las etapas finales de la guerra en el mar.	303
6.-	La Reconstrucción Nacional (1884-1919).	310
7.-	La Marina de Guerra y la Amazonía.	322
8.-	Las fuerzas navales extranjeras en el Pacífico.	332
9.-	La Marina de Guerra y el progreso de la ciencia en el Perú.	337

CAPITULO V: EL SIGLO XX :	
LA MARINA DE NUESTROS DIAS	343

BIBLIOGRAFÍA	351
--------------------	-----

PRESENTACIÓN

Los hombres del mar / La Marina de Guerra en la historia del Perú, desarrolla un enfoque distinto al tradicional en el estudio de la historia.

Quienes hace ya varias décadas dejamos atrás la Escuela Naval, y antes las aulas escolares, recordamos que en esta clase de quehaceres los textos estaban muy ligados a fechas, nombres y la descripción misma de los hechos; todo ello es importante pero del análisis de la historia devienen las lecciones. Es un lugar común la frase "los pueblos que no conocen su historia están condenados a repetirla" pero al lado cabe la reflexión: "¿cómo estudiar la historia?"

Cuando el autor dirige su atención al escenario vasto en el que los hombres y sus naves forjan el destino del Perú y concatena imágenes que transitan la vida nacional hasta llegar a nuestros días, exige del lector atender a la historiografía y prescindir un tanto del modo tradicional de lectura y enseñanza.

El doctor Héctor López Martínez profundo conocedor de nuestra raigambre institucional acude a este propósito con un prólogo esclarecedor.

1994 es entonces un año pródigo en publicaciones navales trascendentes. Autores prestigiosos estudiando a hombres que en su circunstancia histórica hicieron Patria y Marina han sabido acercar-

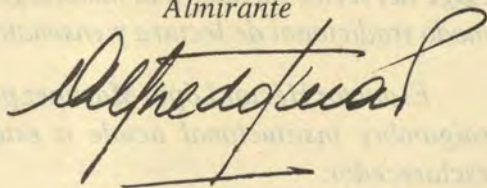
*nos las cosas e interpretar vidas que gravitaron en el destino nacional cumpliendo su vocación naval. Precede a este libro el que sobre el almirante Martín Jorge Guise escribiera el comandante Fernando Romero y que hemos tenido el honor de presentar. Arribará después otro intitulado **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, más conocido en Marina, impropriamente, como **Album Grau**, hoy en la etapa de impresión.*

Nuestros jóvenes de la Escuela Naval, Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval, Escuela de Reclutas, Escuela de Enfermeras, estarán con jóvenes oficiales de Marina entre los primeros beneficiados con este esfuerzo editorial institucional.

Otra vez, la Marina de Guerra debe agradecer al Banco de Crédito del Perú y especialmente a su Gerente de Relaciones Institucionales Sr. Luis Nieri Galindo la proverbial, entusiasta participación con que suele honrarnos y que atestiguan múltiples obras culturales peruanistas.

Damos entonces la bienvenida en la Marina al joven pero ya prestigioso historiador José de la Puente Brunke; el tiempo dirá que elegimos con acierto a este autor que en la flor de su producción navega por primera vez en nuestra flota.

Almirante



ALFREDO ARNAIZ AMBROSSIANI
Comandante General de la Marina

Lima, diciembre 1994.

PRÓLOGO

Nuestra Marina de Guerra es una institución nacida junto con la Independencia del Perú cuya importancia en la vida nacional, y en el propio desarrollo del país, ha sido —y sigue siendo— fundamental. La Marina de Guerra no sólo ha tenido a su cargo la defensa del con justicia llamado Mar de Grau y del territorio peruano cuando se han suscitado enfrentamientos bélicos, sino que ha desarrollado muy diversas tareas en beneficio de la comunidad y del Estado: desde su fundamental papel, por ejemplo, en la incorporación efectiva de la Amazonía a la vida del país, hasta las diversas tareas efectuadas en el ámbito de la acción cívica. Al presente debemos destacar su eficaz y abnegada participación en la lucha contra el terrorismo no sólo en su medio habitual, en el mar, sino a lo largo y ancho del territorio nacional.

*No han sido pocos los estudiosos que se han interesado por la historia de nuestra Marina de Guerra. Es más, en el seno de ella misma han surgido personas interesadas en el estudio de su pasado, como fue el caso de Rosendo Melo, formado en su juventud en la institución naval, muy dedicado a las cuestiones científicas y culturales, quien en los primeros años de este siglo publicó su **Historia de la Marina del Perú**. Posteriormente el distinguido oficial de marina Manuel I. Vegas, escribió la **Historia de la Marina de Guerra del Perú**, que brinda la información fundamental en torno al desarrollo*

de la institución desde que fue creada hasta el régimen del Presidente Augusto B. Leguía. Oficiales de Marina, en épocas más recientes, han publicado también trabajos de gran calidad, como son los casos, entre otros, del Capitán de Navío Julio J. Elías, del Capitán de Navío José Valdizán Gamio, del Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado, del Contralmirante Melitón Carvajal Pareja, etc. Junto con ellos, muchos otros historiadores civiles, sobre todo los autores de la monumental Historia Marítima del Perú, que pertenecen al Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, se han abocado con ejemplar tenacidad y solvencia al estudio sistemático de lo marítimo —en sus más variados aspectos— con lo cual hoy en día poseemos un notable caudal de información en torno a la Marina nacional y su pasado.

Sin embargo, no existía un trabajo que estudiara, desde un punto de vista amplio, el desarrollo de la Marina de Guerra en el marco de la historia peruana. Por lo general, y esta opinión no pretende ser una crítica, los libros relativos a la historia de la Marina presentan un análisis demasiado ligado a la mera narración de los acontecimientos, o predominantemente dirigido a la exaltación de la importancia de algunas personalidades sobresalientes.

Precisamente este libro del joven y destacado historiador José de la Puente Brunke, pretende cubrir ese vacío, y podemos decir que lo consigue muy satisfactoriamente. Su propia estructura aparece como sumamente novedosa, con cinco partes o capítulos, muy bien diferenciados, que se alejan de la aludida historia narrativa para brindar una visión global de la Marina de Guerra del Perú en el marco de nuestra historia y, muy en especial, en lo referente a la centuria decimonónica.

El primer capítulo de este libro está referido a la importancia que el mar ha tenido en nuestra Historia, tanto en los tiempos prehispánicos

como en los siglos virreinales y republicanos. Una importancia que han exaltado con singular acierto José Luis Bustamante y Rivero y Aurelio Miró Quesada Sosa. El segundo capítulo aborda el estudio de los hombres que han integrado la Marina de Guerra y lo hace de un modo ordenado y, a la vez, ameno. Se analizan las características fundamentales presentadas tanto por los jefes y oficiales como por el personal subalterno, en lo relativo a su procedencia, a su educación y a su preparación profesional —entre otros aspectos—, y se presenta un panorama bastante claro de la importancia que han tenido y tienen los marinos en la historia nacional.

Luego de estudiarse a los hombres, el tercer capítulo del libro se refiere a los buques, el material a flote, y en él se explican los vaivenes experimentados por nuestra Marina de Guerra en cuanto a su poderío bélico. Mas el capítulo va mucho más allá de la mera exposición de datos en torno a los buques de que se disponía en cada período de nuestra historia; lo interesante es que el autor presenta muy ilustrativamente las características del poderío bélico de la Marina peruana en las diversas épocas, complementándolo con la explicación de los tipos de buques existentes en otras latitudes, así como con diversas consideraciones en torno a los avances técnicos que se iban produciendo en el mundo, tanto en la construcción de buques como en lo relativo a blindajes y armamento. Allí podemos ver cómo después de haber tenido un gran poderío naval, lo perdimos en la hora más aciaga de nuestros anales republicanos.

En el capítulo cuarto es donde el autor expone más directamente el desarrollo de la Marina de Guerra del Perú, en el marco de nuestra andadura como nación independiente, engarzándose de modo muy sugerente la explicación de los acontecimientos propios de la Institución con la comprensión de los sucesos más importantes de la historia nacional. Finalmente el último capítulo contiene, en esa misma línea,

algunas consideraciones en torno al desarrollo de la Marina en el siglo XX, aunque esta etapa no constituye el objetivo central del libro.

En definitiva, se trata de un trabajo que interesará no sólo a quienes pertenecen a la Marina de Guerra o, de uno u otro modo, estén relacionados con ella o tengan especial interés en su historia, sino que podrá ser muy ilustrativo para el público en general, ya que su lectura permite valorar, en su justa medida, la importancia de la Marina en la historia peruana, brindando a la vez una amplia y objetiva visión de nuestra historia republicana y, en especial, del siglo XIX. Por añadidura el libro está escrito en una prosa muy ágil y amena, lo cual, unido a lo novedoso de su estructura, constituye un aliciente adicional para su lectura.

Finalmente sólo me resta decir que constituye para mí una gran satisfacción y un privilegio escribir estas palabras liminares que sólo significan un testimonio más de mi identificación con la Marina de Guerra del Perú y del gran aprecio personal e intelectual que profeso al autor de este valioso libro.

HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

INTRODUCCIÓN

Este libro pretende ofrecer un panorama del desarrollo de la Marina de Guerra en el marco de la historia del Perú republicano, haciendo especial hincapié en sus años fundacionales y en el siglo XIX en su conjunto. Busca presentar una visión amplia del discurrir de la institución, teniendo siempre como punto de referencia la evolución histórica peruana, dentro de la cual se ha llevado a cabo la vida de la Armada. Por tanto, no se trata de una crónica detallada de los acontecimientos producidos en el seno de la Marina de Guerra, o protagonizados por cada uno de sus integrantes, ni tiene como objetivo primordial otorgar notable importancia a los datos de interés erudito. Tampoco es un texto de historia naval, ya que no se dedica al detenido análisis de cuestiones tales como -por citar sólo algunos ejemplos- la táctica naval, los distintos modos de combate, o el complejo desarrollo de la artillería en los buques de guerra. Se encontrará referencias a todo ello, pero no es el objetivo central del libro.

¿Cuál ha sido la importancia de la Marina de Guerra en la historia peruana? Podría decirse que ésta es la pregunta que el libro busca contestar, para lo cual se mostrarán las diversas facetas del desarrollo de la institución.

Así, en el primer capítulo se hace referencia a la ancestral vinculación del hombre peruano con el mar, la cual vendría a ser el

remoto antecedente de lo que en nuestros días se ha denominado “vocación marítima” del Perú. En efecto, en muchos aspectos la historia peruana está íntimamente vinculada con el mar, y éste aparece como un “personaje” de fundamental importancia, por ejemplo, en el logro de la Emancipación frente a España y en el advenimiento de nuestra vida republicana. Además, en el curso de los casi dos siglos de vida independiente, múltiples han sido las muestras que el mar ha dado en cuanto a su vital importancia en el destino del Perú.

Los hombres que han integrado la Marina -jefes, oficiales y personal subalterno- son estudiados en el segundo capítulo. No se trata, sin embargo, de una sucesión de datos biográficos, sino de una presentación de las características fundamentales que pueden apreciarse en ellos, en los más diversos ámbitos como, por ejemplo, la procedencia del personal, la educación naval, el desarrollo profesional de la oficialidad, la vida de las tripulaciones y la gravitación de los marinos en la vida pública del país.

El tercer capítulo se refiere a los buques: el material a flote. Sin entrar en detalles especializados, se busca ofrecer una visión de las más importantes clases de buques que han integrado la Armada, de la evolución de la escuadra peruana a través del tiempo, al igual que del poderío bélico de la Marina.

El cuarto capítulo es especialmente importante: siguiendo un orden de sucesión cronológica, se presenta el papel desempeñado por la Marina a lo largo de nuestra historia republicana, con los momentos de prosperidad de la institución -representados muy bien, por ejemplo, por los gobiernos de Ramón Castilla y de José Rufino Echenique- al igual que con los periodos signados por la crisis -los cuales, por desgracia, fueron mucho más frecuentes- o por la tragedia, como en

los días de la guerra con Chile. Además, se busca mostrar de modo específico algunos notables aspectos de la labor de la Marina en servicio del país como, por ejemplo, su contribución al desarrollo científico, o su decisiva labor encaminada al mejor conocimiento de la Amazonía y a su plena integración en la vida peruana.

Finalmente, se presenta una visión del desarrollo de la Armada a lo largo del siglo XX, en el que se combina la modernización y el perfeccionamiento técnico de la institución, con la realización de muy diversas actividades en servicio de la comunidad y del Estado.

Tal como se afirma al inicio de estas líneas, el interés central del libro está orientado hacia el siglo XIX. Esto se explica en razón de que el propósito fundamental es el de mostrar el perfil de la Marina de Guerra en el contexto del pasado peruano. Para ello es primordial conocer los orígenes de la institución y el espíritu con el que fue creada, al igual que el papel desempeñado por la Armada en las primeras décadas de nuestra vida republicana. En efecto, en esos tiempos, en los que la Marina atravesó por tantas épocas de grave crisis, se fue moldeando el actual rostro de la institución naval. Así, para entender la función de la Marina de Guerra en el Perú de nuestro tiempo, un factor imprescindible es el conocimiento de su desarrollo histórico.

* * * * *

La propia finalidad del libro ha aconsejado la ausencia de notas a pie de página, para dar mayor agilidad a la lectura. Sin embargo, en las páginas finales, y antes de ofrecerse la relación de la bibliografía utilizada, se hace especial referencia a las obras más consultadas para la realización de este trabajo.

CAPITULO I

EL MAR

1.- EL HOMBRE PERUANO Y EL MAR: UNA VINCULACIÓN MILENARIA

Ha sido intensa la vinculación del hombre peruano con el mar, desde tiempos muy remotos. Podría hablarse de la existencia de una atracción, de antiguo origen, del hombre peruano hacia el mar: un mar tranquilo y apacible, pero sumamente rico. Como lo ha recordado Hermann Buse de la Guerra, en los lejanos tiempos previos al momento en el que el hombre de los Andes se hizo horticultor, tuvo como medio de vida la caza, y al acercarse a la franja costera de nuestro territorio se convirtió en pescador y recolector de mariscos, con lo cual se dio inicio a esa continua vinculación con el mar, que no ha sido interrumpida a lo largo de milenios.

Dicha antigua vinculación ha sido ratificada por recientes investigaciones etnohistóricas, que demuestran la íntima relación de los hombres del Perú prehispánico con el mar. Así, Marfa Rostworowski de Diez Canseco afirma lo siguiente:

“En la investigación sobre las etnias costeñas, el mar es un tema de mayor importancia. Con frecuencia se ha considerado que en épocas prehispánicas el mar era una barrera infranqueable. Posiblemente fue así para los de origen serrano y los que provenían del interior del país y que se habían instalado en sus orillas ya sea por conquista u otros motivos; pero para los genuinos yungas, o los que pudieron llegar a sus costas en migraciones marítimas venidas en balsas, el mar no podía ser hostil, sino una fuente de bienestar, y se ha tenido del mar una perspectiva completamente serrana, como la tuvieron los Incas o los Wari”.

Viajes como los de Thor Heyerdahl y Gene Savoy han demostrado -señala la misma autora- la navegabilidad de las balsas de troncos y de las de juncos. Además, existen antiguas leyendas que relatan migraciones y viajes por mar, como es el caso de las balsas que llegaron con Naylamp a Lambayeque, o las que transportaron a Trujillo a Taycanamo, quien dio origen al reino de Chimor. Incluso narraciones de la época virreinal se refieren a migraciones marítimas de grupos étnicos desde el norte hacia el sur.

Debe también señalarse que los primitivos habitantes de nuestras costas eran autosuficientes en el aspecto alimenticio, en lo cual tuvo un papel decisivo el mar. En efecto, el mar peruano encierra una fauna muy rica, considerada entre las más importantes del mundo. En este sentido, diversos investigadores -mencionados por la propia Marfa Rostworowski de Diez Canseco- han sostenido que la pesca pudo ser

capaz de mantener poblaciones enteras, sin dedicación a actividades agrícolas. Por tanto, fue realmente vital el aporte del mar para la vida del hombre de la costa, teniendo en cuenta, además, que la pesca puede ser una actividad permanente, y que requiere de poca labor pesada. Cuando se generalizó la agricultura en los valles costeros, es presumible que muchos de los pobladores siguieran únicamente dedicados a la pesca. “De no ser así -refiere la misma autora- no se habría mantenido hasta finales del siglo XVI el status de los pescadores yungas, reacios a ser agricultores, sin tierras, ni aguas, viviendo de los recursos que sacaban del mar y del trueque del pescado salado”.

Posteriormente, la antigua vinculación con el mar adquirió características de dependencia, al punto de que podría decirse que en muchos momentos importantes de su historia el hombre peruano, y en tiempos más recientes el Estado, sustentó en buena medida su existencia y su propia permanencia -en el marco de la geopolítica- en el mar. Por tanto, en cierto sentido es válido afirmar que el Perú es un país que depende del mar, siendo ésta una característica también compartida con pueblos vecinos. Así, y resultando natural la referencia a Chile, puede decirse, en palabras de Buse, que peruanos y chilenos, en su justa medida, son:

“(...) pueblos que dependen del mar, pueblos de profundas raíces telúricas (sobre todo, el nuestro) modelados por un continente en el que se alza una carismática cordillera, pero que, con vocación más o menos acentuada, con aptitud más o menos dispuesta, con sensibilidad más o menos refinada y alerta, miran o, por conveniencia, deben mirar al mar. Para ellos, el mar no es adorno ni voluptuosidad geográfica sino imperiosa necesidad”.

En realidad, y hablando ahora en términos generales, el mar ha constituido un medio de gran importancia para el ser humano. Resulta interesante, en este sentido, recordar cuáles han sido los más significativos conceptos que el mar ha sugerido al hombre. Tal como lo refiere Juan Miguel Bákula, ha sido desde siempre para el género humano un motivo de conocimiento, aunque sólo fuera en ciertos casos revelado a través de la intuición poética; ha sido también una fuente alimenticia, que a muchos pareció inagotable; igualmente, el mar ha sido visto como un rico conjunto de tesoros inexplorados, que en numerosas ocasiones ha despertado la ambición de los diversos imperialismos; del mismo modo, es un ámbito en el que se albergan diversas formas de energía, desde la biológica hasta la representada por los vientos y las mareas, incontrolables por el hombre; asimismo, el mar se reveló como un fundamental medio de comunicaciones y de transporte, constituyendo la base para los intercambios comerciales entre las naciones; y por eso mismo ha sido un ámbito que ha permitido los contactos y las recíprocas influencias entre las muy diversas culturas del mundo, al igual que el desarrollo de actividades de esparcimiento o de recreo. Además, la riqueza que esconde la vida marina ha sido la matriz original de la vida terrestre, constituyendo el mar un elemento de primordial importancia para el sistema de vida del planeta.

En el caso peruano, el mar se ha revelado como el medio de comunicación -el camino- más fácil y más seguro. Esto es una directa consecuencia de la obra de la naturaleza, que compuso una franja costera integrada por múltiples lugares de desembarco separados entre sí, en virtud de la existencia de muy extensas zonas desérticas, que en la mayor parte de nuestra historia imposibilitaron -o hicieron muy difícil- el desarrollo de las comunicaciones a través de ellas. Así, el mar fue el camino más fácil que la naturaleza ofreció, y no sólo para

las comunicaciones o los viajes entre puntos diversos de la costa, sino -en muchos casos- también para los contactos entre diversas zonas del interior de nuestro territorio. Como acertadamente ha señalado Manuel I. Vegas, el mar ha sido, en el curso de nuestra historia, el mejor camino, tanto en los tiempos de paz como en las circunstancias dominadas por los enfrentamientos bélicos.

2.- EL MAR EN EL VIRREINATO

En el marco histórico del Perú virreinal el papel que le cupo desempeñar al mar fue fundamental. Como ha señalado Guillermo Lohmann Villena, el mar peruano fue por entonces camino y fuente de riqueza, ya que durante los siglos de dominio español nuestro territorio se convirtió en “emporio de trueque y de concentración de todas las riquezas del Alto Perú, que constituían el principal medio de pago de todo lo que era menester acarrear de fuera”. En efecto, las inmensas riquezas en metales preciosos que el virreinato del Perú generó -y específicamente el impresionante volumen de la producción de plata que en ciertas épocas se dio en el principal yacimiento productor, que fue Potosí- salían hacia nuestras costas para ser trasladadas a la península ibérica. Por eso, quizá para esos tiempos sea especialmente ajustado a la realidad el afirmar que el mar fue camino de transmisión de riquezas.

Igualmente, en el curso de los siglos virreinales el mar peruano fue el punto de partida de esfuerzos que se dirigieron al descubrimiento de los diversos territorios de Oceanía. Así, el Perú de los siglos XVI y XVII fue la base a partir de la cual Europa y el resto del mundo pudieron conocer de la existencia de muchos lugares ubicados en la inmensidad del Océano Pacífico. Por ejemplo, ya en 1568 zarpó desde el Callao una expedición que, bajo el mando de Alvaro de Mendaña,

se dirigió a explorar el archipiélago de las islas Salomón, adjudicando a muchas de ellas nombres españoles y criollos. Más adelante, ya en los años finales del siglo XVI, el propio Mendaña dirigió otra importante expedición desde el Perú, en el curso de la cual se descubrieron las islas Marquesas -en las cuales murió Mendaña, a causa de una fatal epidemia-, a las que se puso ese nombre precisamente como homenaje al virrey García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete. Posteriores expediciones, que también partieron del Perú, descubrieron importantes lugares, como por ejemplo Nueva Guinea y Australia.

Fueron éstas verdaderas hazañas, ya que la navegación por las costas peruanas y, en general, la desarrollada frente a las costas de todo el Pacífico Sur -si bien el mar era por lo general apacible- generó en los siglos virreinales algunas graves dificultades, sobre todo en razón de las características de las corrientes marinas existentes.

Por ejemplo, en cuanto a la navegación entre Panamá y el Callao, ésta requería de los pilotos un cabal conocimiento de los vientos y de las corrientes marinas. Ya los primeros navegantes españoles del Mar del Sur -como entonces se llamó al Océano Pacífico- advirtieron las características de la hoy denominada "corriente peruana". Las dificultades que el viaje desde Panamá al Perú encerraba fueron rápidamente conocidas. El propio Inca Garcilaso de la Vega dejó escrito que "desde Panamá a la Ciudad de los Reyes se navega con grande trabajo por las muchas corrientes de la mar". En efecto, la facilidad de la navegación desde el Callao hasta Panamá contrastaba con lo arduo del viaje de retorno. El Padre Bernabé Cobo, importante cronista del Perú virreinal, se refirió con más detalle a la corriente peruana:

"casi todo el año es tan continua la corriente que la mar de esta misma costa tiene de la parte del sur hacia la del norte, que con sola ella, casi en calma, se hace viaje hacia el

septentrión; y, por el contrario, es tan trabajadora la navegación hacia el mediodía, que en menos de 200 leguas suelen tardarse las naos a veces 5 y 6 meses, no siendo camino de más de 6 ó 7 días”.

Así, pues, la corriente y los vientos provenientes del sur hacían muy difícil la navegación desde el norte. En muchos casos dichas dificultades no ahorran penalidades a los pasajeros de los buques. Por ejemplo, las contrariedades de ese tipo que en ocasiones se presentaban -sobre todo en la ruta de Paita al Callao- obligaban a que con frecuencia estos viajes se realizaran en un tiempo mucho más prolongado que el que pudiera hacer suponer la distancia entre ambos puertos. A pesar de relatar Jorge Juan y Antonio de Ulloa -visitantes en el Perú del siglo XVIII, y autores del importantísimo **Viaje a la América Meridional-**, una anécdota que puede parecer exagerada, creo de interés transcribir un pasaje de dicho relato, que en cualquier caso ilustra la dificultad del viaje entre los puertos de Paita y el Callao:

“En todos tiempos es penoso por lo largo este viaje, pues mediando de uno a otro puerto distancia tan pequeña como la de ciento cuarenta leguas en latitud a corta diferencia, es feliz el navío que la hace en cuarenta o cincuenta días, y no tiene que arribar al cabo de ellos al mismo puerto de Paita, de donde salió, según es lo más frecuente: no siendo novedad allí el que se vean precisados a ejecutarlo dos o tres veces, particularmente cuando el navío se tiene poco a barlovento, pues en este caso suele estar batallando un año para conseguirlo. De uno se refiere, que estando recién casado en Paita su contramaestre, y embarcando a su mujer para llevarla al Callao, tuvo en ella un hijo, que supo leer cuando el navío llegó; porque después de estar bordeando en la mar sesenta o setenta días, y que empezaban a faltar

los víveres, arribaba, y en ínterin se proveía de ellos, se pasaban dos, o tres, o más meses; y al cabo de otros tantos que batallaba en la mar, no tenía mejor fortuna que la vez primera: de cuyo modo permaneció cuatro o cinco años, y sin haber dado ninguna utilidad a su dueño, lo dejó arruinado. Esto pendía en gran parte de su mala construcción; y no es extraño el suceso, cuando a ello se juntaba el serle todo contrario”.

La importancia de Paita fue muy grande en el marco de las comunicaciones marítimas del tiempo virreinal. Dicho puerto norteño, al ser, por sus especiales características, de fácil acceso para los navíos, era avizorado siempre con gran alivio por los navegantes provenientes de Panamá, ya que representaba el final de la difícil travesía desde aquel istmo. En efecto, en el viaje hacia el Perú constituía práctica normal el desembarcar en Paita, para luego continuarse viaje por tierra hacia Lima, debido a las dificultades para la navegación antes descritas.

“San Francisco de Paita, pues, el puerto sin escollos ni bajíos -refiere José Antonio del Busto- era señal de salvación no sólo para los maltrechos barcos que llegaban haciendo agua, sino también para los marineros que al verse exentos de peligro en su ancha playa, implantaron la costumbre de donar a la iglesia, a la manera de ex-votos, miniaturas de sus naves diseñadas en madera. No se crea, sin embargo, que el de Paita era un ambiente de piedad. El puerto, según testimonio de ese tiempo, tenía fama de ser el lugar donde se hacían hartos embustes por descargar cosas vedadas los mercaderes, que no las osan pasar al puerto de Lima”.

La navegación oficial por las costas pacíficas sudamericanas -de acuerdo con el sistema de monopolio comercial que imperó en América durante la mayor parte del tiempo de la dominación española- era la desarrollada por la denominada Armada del Mar del Sur, la cual comunicaba el Callao con Panamá. Pero además de esa ruta oficial, desde el territorio peruano hubo comunicación marítima frecuente -debida fundamentalmente a relaciones comerciales- con otros territorios de las costas pacíficas del continente. Es importante, en este sentido, resaltar la comunicación que existió entre el Perú y México, ya que fueron intensas las relaciones comerciales entre los dos mayores virreinos americanos. De acuerdo con las normas impuestas por el mencionado sistema de monopolio comercial propugnado por la Corona española, desde los primeros tiempos virreinales el Consejo de Indias dispuso expresamente la prohibición de toda relación comercial entre los virreinos peruano y mexicano. Sin embargo, esa relación se dio, y fue importante desde un principio, ya que a través de ella llegaban al Perú diversos artículos procedentes del Oriente, particularmente de la China y de las islas Filipinas. El denominado "galeón de Manila" unía dicho archipiélago con Acapulco, convirtiéndose este puerto en centro distribuidor de mercaderías orientales hacia otros puntos de América. Obviamente, no era despreciable el volumen de plata que a través de Acapulco recibían quienes en Oriente se beneficiaban de esa actividad comercial. Incluso hay autores que señalan que el monto de metales preciosos que a Oriente se encaminaba a través del virreinato mexicano era casi comparable a lo que se enviaba oficialmente desde el continente americano a las arcas de la Real Hacienda metropolitana.

En efecto, este drenaje de plata, que era recibida por comerciantes orientales, constituía uno de los motivos de la prohibición del comercio entre México y el Perú. Igualmente, otra razón importante de dicha

disposición obedecía al hecho de que el comercio entre ambos virreinos suponía una disminución del consumo de las mercaderías que oficialmente se importaban desde España a través de Panamá.

Sin embargo, a pesar de las reiteradas prohibiciones, el contacto comercial entre ambos virreinos mantuvo siempre una notable importancia. Además, la prohibición nunca fue total, ya que durante muchos años el Perú y México estuvieron unidos por el denominado navío "del permiso", que anualmente estuvo autorizado a transportar hacia Acapulco mercaderías por un valor máximo de 200,000 ducados, y a importar al Perú, desde dicho puerto, artículos por similar valor. Sin embargo, el comercio ilegal entre ambos virreinos llegó a alcanzar volúmenes mucho mayores.

Por otro lado, en los años virreinales el mar trajo al Perú a uno de los enemigos más temibles: la piratería. Fue ésta, en realidad, el gran enemigo que tuvieron el comercio, la actividad económica y la comunicación en general por la vía marítima, y no sólo en el Perú, sino en todos los dominios de la Corona española. Al ser durante mucho tiempo los territorios españoles de Ultramar una fuente fundamental de ingresos para la Real Hacienda metropolitana, no es de extrañar que las naciones enemigas de España procuraran por todos los medios dificultar y debilitar la llegada de los recursos que sostenían las acciones militares que en Europa libraba España. En la mayor parte de los casos, corsarios y piratas contaban con el respaldo -más o menos manifiesto- de sus gobernantes.

Las incursiones de piratas y corsarios no sólo perjudicaban la comunicación y las relaciones comerciales; los preparativos de defensa que en los puertos se acometían ante el solo rumor de la posibilidad de una acción pirática suponían un importante gasto para las arcas fiscales; igualmente, la intranquilidad y el temor producidos por este

peligro constituían un ambiente muy propicio para difundir el descontento.

Por tanto, no sólo las incursiones piráticas en sí mismas eran dañinas, sino que el mero rumor -que en muchas ocasiones pudo ser infundado- producía ya daño. Tal como refiere Guillermo Lohmann Villena,

“(...) son innumerables las comunicaciones de los virreyes en las que se trasluce la renuncia de los armadores y comerciantes para fletar barcos y emprender viajes ante el simple rumor de la presencia de velas enemigas en nuestras aguas. Muchas veces sólo se trataba de una ilusión óptica, algunas nubes contempladas por gente crédula o cuitada de inmediato se transformaban en una escuadra de enemigos que podía asaltar el lugar y saquearlo sin misericordia. Era necesario el transcurso del tiempo, a veces semanas, en las que se solía perder la oportunidad de una feria de intercambio en el Istmo, hasta que se desvaneciera aquel rumor y renaciera la calma”.

Precisamente los daños causados por las incursiones piráticas -o por la sola amenaza de las mismas- llevaron al virrey Francisco de Toledo, en la década de 1570, a tomar la decisión de formar una escuadra que pudiera enfrentarlas. Justamente con ese recurso pudo, mucho después, repeler el virrey duque de la Palata los ataques del flamenco Davis, el cual -según precisa Manuel I. Vegas- llegó al Perú con mil hombres de desembarco aprovechando ya la experiencia adquirida anteriormente por otros piratas que lo precedieron.

Por su parte, el virrey conde de Alba de Liste fundó en 1657 una

Academia de Náutica, que tuvo como propósito el de formar hombres diestros en el manejo de los buques para la defensa del virreinato.

Quizá esfuerzos como aquél estuvieron en buena medida motivados también -aparte del problema defensivo- por el hecho de que en la navegación los siniestros y accidentes fueran bastante frecuentes, y debidos -en la mayor parte de los casos- a la impericia y falta de adiestramiento de las personas responsables de los buques, ya que, en principio, las características del mar peruano no presentaban grandes peligros para la navegación. El virrey Guirior, quien fue el primer marino nombrado para dirigir los destinos del virreinato peruano -desempeñando sus funciones entre 1776 y 1780-, mostró grave preocupación por esas circunstancias. Atribuyó esos problemas a dos motivos fundamentales: la ya referida impericia de los pilotos, la mayoría de los cuales tenía una formación meramente empírica y, por otro lado, la excesiva ambición económica de los armadores de los buques, quienes con frecuencia cargaban en exceso sus navíos para obtener mayores ganancias, poniendo en riesgo la seguridad de las embarcaciones y la de sus ocupantes.

Movido por esas preocupaciones, el mencionado virrey expidió un Reglamento de Navegación, que buscó establecer las condiciones adecuadas para el desarrollo de las travesías marítimas en todos sus aspectos. En dicho Reglamento se puso especial atención a la necesidad de formar hombres de mar adecuadamente preparados, ya que ello constituía la base para el mejor desarrollo de la navegación en su conjunto. Incluso el virrey Guirior dispuso -aunque esa idea se materializaría con posterioridad al final de su gobierno- el establecimiento de una escuela de náutica -ya que la fundada en el siglo anterior había dejado de funcionar-, de la cual llegó a redactarse el reglamento.

En las postrimerías del siglo XVIII, el virrey Gil de Taboada, quien también era marino, mostró gran preocupación por el mal estado en el que encontró la escuadra disponible para las acciones defensivas. Fue él un gobernante notable en ese aspecto, ya que puso todos los medios para que resurgiera. Dispuso la creación del apostadero del Callao, y pidió a la metrópoli el envío de dos bergantines que pudiesen desempeñarse como guardacostas. Creó también una Academia Náutica, y se preocupó de aplicar las Ordenanzas Navales que por entonces se habían publicado en España, y que constituían las normas fundamentales para la vida naval. La clara conciencia que ese virrey tuvo en cuanto a la importancia del mar para la defensa del virreinato lo llevó también a promover el mayor desarrollo de los estudios hidrográficos de las costas peruanas, con el fin de tener de ellas el conocimiento más detallado. Unas frases de José A. de la Puente Candamo son muy ilustrativas con respecto a la concepción de la importancia del mar en el pensamiento de dicho virrey; señala que Gil de Taboada

"(...) tiene una clara noción del sentido, del destino del Perú íntimamente vinculado con la vida del mar. Puede decirse, al usar palabras de nuestro tiempo, que Gil de Taboada tiene una clara "conciencia marítima" del Perú. Sus memorias, tan valiosas como testimonio de la vida peruana en el siglo XVIII, ofrecen múltiples pruebas de esa preocupación del Virrey por lo que él entiende "dominio marítimo", "reino marítimo". La vocación marítima del Perú la descubre Gil de Taboada en la historia misma: en la conquista y la colonización españolas, en el proceso del comercio, en el afán de marinas extranjeras por penetrar en el mar del Sur, en la amenaza de piratas y corsarios. La descubre, del mismo modo, en la geografía; ve el destino del Perú entretejido con el mar por la longitud subyugante de la costa".

Y en su propia memoria de gobierno el virrey Gil de Taboada expresó su convicción en cuanto a la vital importancia del mar para el sostenimiento del virreinato. Entre otras cosas, señaló lo siguiente:

“Los Reinos marítimos se pueden defender de varios modos: o teniendo escuadras que busquen y derroten a los enemigos en el mar, que es lo más conveniente, o con ejército que se oponga a sus designios en tierra o imposibilite su desembarco, o valiéndose de uno y otro medio si hubiese proporción para ello (...). Se cubrían por este medio enteramente unas costas tan dilatadas como las nuestras. Se recorrían con más frecuencia según corresponde, y en caso de una guerra no sólo favorecerían nuestro comercio, apresando a los enemigos que surcasen en nuestros mares, sino que capitaneando los demás buques que podían armarse en guerra, formarían una escuadra capaz de que nuestras posesiones no padeciesen el menor detrimento, castigando cualesquiera arrojo de los enemigos”.

La conclusión del gobierno virreinal de Gil de Taboada, en cambio, representó el advenimiento de una época en la que las fuerzas navales españolas en el Pacífico empezaron a perder poderío. Y todo ello coincidió con el inicio de los tiempos en los que justamente las autoridades españolas tendrían que enfrentar la amenaza separatista a lo largo del continente. Obviamente, ello ocurrió porque las autoridades no prestaron la debida atención al dominio del mar, o se vieron desbordadas por los otros problemas que debieron enfrentar. Lo cierto es que dejaron de realizarse, por ejemplo, los convenientes ejercicios de las tripulaciones, y ocurría lo mismo en cuanto a los oficiales, quienes pasaban mucho más tiempo en tierra que a bordo de los buques.

3.- EL SIGNIFICADO DEL MAR EN LA HISTORIA REPUBLICANA

Considerando que el objeto de estudio del presente libro es el desarrollo histórico de la Marina de Guerra del Perú, institución que nació en 1821 con el advenimiento de la república, presentaremos en este punto tan sólo algunas consideraciones fundamentales en torno al papel del mar a lo largo de nuestra historia republicana.

Ya desde los tiempos del nacimiento de nuestra vida republicana -es decir, en los días de la Independencia- se apreció de modo muy claro la vital función cumplida por el mar para el logro de los propósitos de las fuerzas patriotas. El dominio del mar fue -como lo ha señalado José A. de la Puente Candamo- el eje de la guerra de la Independencia. Fue el mar, en efecto, la clave para el dominio del territorio peruano por las fuerzas independentistas, al igual que para el desarrollo de las comunicaciones por entonces y a lo largo del discurrir histórico de la república. El Libertador San Martín, desde el sur del continente, ideó un modo de llegar al Perú en el que el mar era el elemento protagónico. Así lo entendió también O'Higgins, y el dominio del mar fue la idea central de todos quienes desde Argentina y Chile entendieron que la culminación del logro de la Independencia pasaba necesariamente por la derrota de las fuerzas españolas en el Perú.

Sin embargo, esa clara visión que tuvieron los hombres del tiempo de la Independencia en cuanto a la fundamental importancia del mar para el seguro dominio del territorio peruano, se fue perdiendo con el inicio de nuestra vida republicana. En efecto, la mayor parte de los sucesivos gobernantes del Perú no tuvo "conciencia marítima", lo cual, en numerosas circunstancias, trajo nefastas consecuencias en

nuestra historia. Esto es muy claramente expresado, ofreciendo además ilustrativos ejemplos, por Jorge Basadre:

“La paradoja de la vida republicana del Perú durante el siglo XIX, causa secreta de algunos de sus más tremendos contrastes, fue que su centro de gravitación estuvo en la costa; pero sin que ello coincidiera con una preocupación naval. Resultó así que la guerra entre la Confederación y Chile llegó a ser una guerra entre la cordillera y el mar; que en 1864 los buques españoles pudieron apoderarse de las islas de Chincha impunemente; y que Chile ganó en realidad la guerra de 1879 en 1874, cuando adquirió los dos blindados que le dieron ventaja en el Océano Pacífico”.

Y esto ocurrió a pesar de que el desarrollo histórico del siglo XIX había dado claras muestras de la importancia que el mar tenía para el país, sobre todo a partir de los años finales de la década de 1840, cuando en Europa se comprobó el gran valor químico que el guano proveniente del Perú encerraba como abono de la tierra agrícola. Dicha circunstancia motivó que de inmediato se produjera en nuestro país un aumento impresionante del tráfico marítimo, lo cual a su vez incrementó las relaciones de todo tipo del Perú con los países europeos, al igual que con los Estados Unidos.

“El mar y todo lo que con él se relacionaba -afirma, en este sentido, Fernando Romero Pintado- pasaron a desempeñar un papel de principal importancia nacional, como agente que era aquel de un producto natural que enriqueció al Perú, lo colocó en situación prominente en la América Latina y lo convirtió en productor monopolista de un recurso codiciado mundialmente. Ese fenómeno económico trajo

como consecuencia que los habitantes de la costa, en especial los del Callao y Lima, establecieran un contacto directo con miles de individuos que venían en los barcos que traían carbón y mercaderías, para llevarse los féridos pero valiosos fertilizantes”.

Así, pues, con el apogeo del guano se hizo más evidente el papel de primordial importancia que el mar tenía en la vida nacional.

A pesar de ello, al Perú -salvo en periodos excepcionales- le faltó “conciencia marítima”. Periodos excepcionales en este sentido fueron, por ejemplo, los gobiernos de Ramón Castilla y de José Rufino Echenique. Y lamentablemente, como señala el propio Basadre, “en el momento más trágico que vivió el Perú en el ochocientos setentinueve, su debilidad en el mar fue la premisa de la catástrofe”.

Como alguna vez señaló Alberto Ulloa, en todas esas circunstancias el mar mismo clamó en el Perú, a lo largo de una costa inmensa, “por la constitución de un poder naval proporcionado con su importancia y necesidades”.

CAPITULO II

LOS HOMBRES

En 1864, un alto oficial de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, en un documento dirigido al Secretario de Estado, manifestaba su convencimiento de que el poderío naval no descansaba tanto en el tipo de buque o en el armamento utilizado, sino principalmente en la calidad de los hombres que dirigían o tripulaban una determinada embarcación:

*“Pienso que el mundo se equivoca lamentablemente cuando supone que las batallas se ganan con este o aquel tipo de buque o de cañón. En mi concepto el **Kearsage** hubiera capturado y hundido al **Alabama** tan pronto como lo hubiera hallado, dentro de las mismas circunstancias de organización y de personal. Es cierto que deben escogerse el mejor buque y el mejor cañón; pero tres veces en cuatro la victoria depende de quienes los manejan”.*

En efecto, la historia de la Marina de Guerra del Perú nos hará ver como muy cierta la opinión que acabamos de consignar: en muchas ocasiones la preparación, la pericia y el valor de oficiales o tripulantes fueron más decisivos que la mera presencia de una clase de buque o de arma; en otros casos, por desgracia, el factor humano se reveló como principal responsable de algún revés o tragedia. En este sentido, quizá una de las situaciones más dramáticas sufridas por la Marina de Guerra fue la falta de preparación de las tripulaciones en el desarrollo de la guerra con Chile.

1. LOS JEFES Y OFICIALES

1.1 LOS PRIMEROS INTEGRANTES DE LA MARINA DE GUERRA: DIVERSIDAD DE SUS PROCEDENCIAS

Los hombres que participaron en la creación de la Marina de Guerra del Perú presentaron diversas características que, de uno u otro modo, fueron moldeando los perfiles iniciales de la institución. Así, San Martín y O'Higgins, con la Escuadra Libertadora, suscitaron el momento histórico a partir del cual pudo aparecer la Marina peruana. Por su parte, y en ese mismo contexto, el fuerte temperamento y la audacia de Cochrane, unidos a su espíritu de permanente beligerancia, podían ser vistos como un anuncio de la actitud de alerta que desde los primeros años tuvo que mantener la institución. Guise, en cambio, al haberse identificado con el Perú y con todo lo peruano, dejó en la Marina una lección de sentido jerárquico, de valor y de notable preparación náutica. Por último, otro hombre muy vinculado con el nacimiento de la Marina peruana fue Bernardo de Monteagudo, quien inspiró las primeras normas de organización, de acuerdo con las orientaciones del Libertador San Martín.

Así, pues, fueron personalidades y circunstancias muy variadas las que se conjugaron para forjar las características iniciales de nuestra Marina de Guerra. Y también fue variada la procedencia de los primeros integrantes de la institución. En este sentido, debe resaltarse la significación que tuvo por entonces la presencia de numerosos marinos ingleses en las escuadras de las nacientes repúblicas de la América del Sur. La razón más importante de dicha presencia -aunque, obviamente, no fue la única- estuvo constituida por el hecho de que la Marina británica tenía por entonces un gran número de oficiales que carecían de puesto fijo, a raíz del final de las guerras napoleónicas y del conflicto con los Estados Unidos. Así, por ejemplo, en 1825 los destinos navales sólo ocupaban a uno de cada diez oficiales británicos. De todos modos, cada personaje tenía su propia historia, y en el caso de Lord Cochrane, por ejemplo, los problemas de carácter disciplinario que afrontó en la Armada británica constituyeron un importante motivo para su alejamiento de la misma.

Desde un principio, se reconoció como “oficiales del Perú” a todos aquellos que integraron la Expedición Libertadora, tanto en el Ejército como en la Escuadra. En el caso de esta última, se creó una medalla -que fue de oro para los oficiales, y de plata para los otros miembros de la Escuadra- que lucía la siguiente inscripción: “Yo fui de la Escuadra Libertadora”.

También desde los momentos de la creación de la Marina de Guerra estuvo muy presente el interés por convocar a los jóvenes que reunieran las condiciones para convertirse en oficiales de la institución. Así lo vemos, por ejemplo, en un bando que fue publicado en la **Gaceta del Gobierno** del 14 de noviembre de 1821:

“(...) se previene que todos los jóvenes del país que por su educación, aptitud, y conocimientos quieran entrar en la

brillante carrera de la marina en clase de guardias marinas, pilotos u oficiales, se presenten en este ministerio (...)".

En ese mismo bando, además de exaltarse la importancia de la Armada como institución que podría garantizar la estabilidad del país y, por ende, el desarrollo de las actividades económicas e industriales, se procuraba animar a los padres de familia para que enviaran a sus hijos a los buques de la recién creada Marina de Guerra, donde gozarían de la "satisfacción de que sus esperanzas serán cumplidas en la nueva carrera que se ofrece a los talentos y al valor".

Poco después, el 24 de ese mismo mes de noviembre, en un decreto en el que el Libertador San Martín dictó diversas disposiciones en torno a la organización de la Marina de Guerra, se enaltecizó el entusiasmo que manifestaba la juventud frente a la Marina. En efecto, antes del final de noviembre ya había más de veinte jóvenes que habían presentado sus solicitudes de incorporación a la Armada, aspirando a ser oficiales. Igualmente, en el mismo decreto se dispuso que para que una persona fuera reconocida como oficial debería haberse desempeñado antes como guardiamarina por espacio de, al menos, tres años, excepción hecha de quienes hubiesen tomado parte, con servicios distinguidos, en tres campañas bélicas.

Si bien en la creación y primer desarrollo de la Marina de Guerra participaron numerosos personajes que no eran peruanos, poco a poco se fue procurando afirmar la presencia nacional en la institución. Esto se dio incluso, como ya lo hemos mencionado, en el espíritu de extranjeros que, como Guise, se identificaron a plenitud con el espíritu peruano, y compartieron la ilusión por lograr el fortalecimiento de la república. Pero además fueron pronto apareciendo disposiciones que -como la expedida el 12 de noviembre de 1822- establecieron que

todas las vacantes que se produjeran, tanto en el Ejército como en la Marina, fuesen proveídas con oficiales peruanos. Se buscaba afianzar la presencia de los nacionales en los institutos armados, aunque se aclaraba que ello no iba en desmedro de las distinciones o de los ascensos a los que pudieran hacerse acreedoras todas las personas que servían en la Marina peruana.

En efecto, desde la creación de la Marina estuvo presente la preocupación por formar oficiales peruanos. Una muestra de ello fue, por ejemplo, la decisión de reanudar las actividades de la antigua Academia Real de Náutica de Lima, que en los primeros años de nuestra vida republicana fue conocida, de modo indistinto, como Escuela Náutica o Escuela Central de Marina. En fecha tan temprana como el 1 de noviembre de 1821 se nombró a su primer director -el entonces teniente Eduardo Carrasco-, e inició su funcionamiento como un instituto de alumnos externos. En ese plantel continuaron sus estudios no pocos de los antiguos alumnos de la virreinal Academia de Náutica.

Las autoridades indicaron inclusive las características precisas que debería tener el uniforme de los primeros guardiamarinas:

“(...) calzón y media blanca, casaca azul con cuello, vuelta y solapa de lo mismo, forro blanco y un galón de oro en los extremos de aquél (...); llevarán el ancla en el extremo del cuello al lado izquierdo”.

Así, pues, esta Escuela Central de Marina fue establecida con el propósito de constituirse como el conducto regular a través del cual pudiera recibir la Marina a sus nuevos oficiales. Sin embargo, la realidad no discurrió por esos derroteros, y estuvo vigente durante

muchos años la informal costumbre de incorporar a los buques a jóvenes -a partir únicamente del personal criterio de los respectivos comandantes- a los que se instruíra de modo práctico en la propia vida marinera durante algún tiempo, y para los cuales se lograba finalmente -luego de hacerse una solicitud al Ministerio de Guerra y Marina- el ascenso a la clase de guardiamarinas. Así, por esa vía "práctica" podía lograrse alcanzar el mismo grado que obtenían quienes egresaban de la Escuela Central de Marina. Dicha costumbre suscitó, en varias ocasiones, la protesta del director de la Escuela. Por ejemplo, en 1830 se expresaba así:

"Este abuso que desgraciadamente se ha introducido de admitir en nuestros buques de guerra en clase de Aspirantes, por consideraciones particulares, a jóvenes que no han adquirido la instrucción necesaria en esta Escuela, que es el plantel de nuestra Marina, y aun a los más abandonados y sin ninguna educación, de los que podría citar algunos ejemplares, es demasiado pernicioso y debe prohibirse severa y estrictamente, pues dichos aspirantes pasan luego a ser Guardias Marinas y Oficiales que no harán seguramente honor a la nación".

Quizá pueda explicarse en cierta medida la pervivencia de la costumbre de nombrar guardiamarinas por una vía distinta a la de la Escuela Central, teniendo en consideración la necesidad de completar los cuadros de la oficialidad con jóvenes peruanos, en una época de frecuentes conflictos bélicos. Es más: muchos de los alumnos de la Escuela tuvieron que participar en acciones de guerra muy poco tiempo después de haberse incorporado a la institución, y estando, por tanto, en plena etapa de formación. Precisamente eso ocurrió con la mayoría de los primeros alumnos que tuvo el plantel, incorporados a

él en noviembre de 1821: participaron en el primer bloqueo a puertos intermedios, en la escuadra que zarpó, a órdenes del almirante Manuel Blanco Encalada, el 9 de diciembre de ese año.

Pero el desarrollo de las acciones bélicas no impidió que a fines del propio año de 1821 las autoridades continuaran sus esfuerzos por organizar la Marina de Guerra, y en particular por establecer un claro orden en cuanto al personal que la integraba. El 24 de noviembre San Martín, junto con Monteagudo, estableció las principales jerarquías en la institución. Así, el primer grado era el de alférez de fragata, seguido por los de teniente segundo, teniente primero, capitán de corbeta, capitán de fragata, capitán de navío, contralmirante, vicealmirante y almirante. Igualmente, se establecieron las equivalencias con los grados en el Ejército.

Siendo loables los mencionados esfuerzos organizativos, las acciones bélicas y la turbulencia política -que caracterizaron la vida peruana en los primeros años del desarrollo de la Marina de Guerra- impidieron que se pudiera llevar a cabo una organización que fuera verdaderamente eficaz. Por ejemplo, en los días de San Martín y de Bolívar no sólo la mayoría de los tripulantes de los buques eran mercenarios -los cuales, además, se consideraban mal pagados-, sino que esa característica era también propia de la mayor parte de los oficiales. No es de extrañar que en ese panorama humano hayan sido frecuentes los actos de insubordinación, e incluso auténticas sublevaciones. Así ocurrió, por ejemplo, el 9 de diciembre de 1822, cuando se rebeló la marinería extranjera de la corbeta **Limeña**, siendo imitado su ejemplo por la tripulación del bergantín **Belgrano**.

Obviamente, esas manifestaciones extremas de indisciplina, y de falta de identificación con los ideales nacionales, causaron grave

preocupación en quienes consideraban que la Marina de Guerra debía constituirse en pieza clave de la nueva organización republicana. Esa preocupación debió estar en el ánimo de Guise cuando pidió, en marzo de 1823, que se hiciera un nuevo llamado a la juventud peruana, exhortándola a compartir la aspiración de convertirse en oficiales de la Armada. En realidad, Guise mostró gran interés en la educación de los guardiamarinas. En esa época, ellos solían ser instruidos a bordo de la fragata **Protector**, su buque insignia: en cierto modo, podría decirse que fue el primer buque escuela de la Armada nacional.

El interés de Guise por formar a oficiales peruanos se vio reflejado en el hecho de que, efectivamente, éstos fueron instruidos muy de acuerdo con criterios típicamente británicos. Lo explica el historiador naval Manuel I. Vegas:

“Fueron oficiales de escuela típicamente británica que desde su niñez aprendieron los secretos de la carrera en los buques mismos, mantenidos harto tiempo en la mar y batiéndose a menudo, con sus buques escrupulosamente limpios y con decidido aspecto naval; rol diario cumplido con estrictez; manejo rápido y deliberado del cañón; uso de las velas para tomarse el barlovento y poder caer bien cerca del enemigo, conocimiento práctico de los puntos esenciales de su profesión”.

1.2 EL MODELO EDUCATIVO

En efecto, el modelo que se buscó en la formación de los primeros oficiales de la Marina de Guerra fue el británico. Y esto fue así a pesar de que para el funcionamiento de la institución las autoridades dispusieron la observancia de las Ordenanzas navales españolas.

Pero el atractivo que ejerció el modelo británico en nuestro medio no surgió simplemente por la presencia en las costas de la América del Sur de muchos oficiales oriundos de esa nación: muy grande era, en todas las latitudes, el prestigio del que gozaba la Armada británica, sobre todo a raíz del triunfo de Trafalgar. Además, era muy rica la tradición marinera inglesa, y el imperio británico tuvo como sólido fundamento el dominio de los mares.

En realidad, en el seno de la naciente Marina de Guerra del Perú confluyeron dos estilos en cuanto a la formación de la oficialidad. La tradición británica fue la que tuvo mayor preponderancia, pero la influencia española no fue desdeñable. ¿Cómo podríamos distinguir ambos estilos? El sistema educativo de los marinos en España reposaba en una antigua tradición cosmográfica, que tuvo su etapa estelar en el siglo XVI, coincidiendo con los viajes de descubrimiento y exploración que permitieron a los europeos conocer el resto del mundo. Sin embargo, ya para los siglos XVIII y XIX la educación naval española se encontraba en una situación de cierto retraso en lo relativo al desarrollo científico de otros países de la Europa occidental. Podría decirse que la educación naval era más teórica en la tradición española, mientras que en la Gran Bretaña de esos tiempos la formación predominante era más práctica. Fernando Romero explica muy claramente las características de la formación británica, señalando que:

*“(...) era una nación en la que predominaba el practicismo y que se hallaba a la cabeza del adelanto tecnológico. De allí que en la reforma de 1806, el Real Colegio Naval de Portsmouth adoptó un **currículum** que comprendía, ciertamente, el estudio de los cuerpos celestes, irregularidades lunares, mareas y hasta el **Principia** y otras partes de la*

filosofía newtoniana, así como la solución de complicados problemas astronómicos; pero que también incorporaba lecciones de óptica; hidrostática, mecánica, generación y desarrollo de curvas de flexión y empleo de las mismas en la medición de superficies y de sólidos; proyectiles y su aplicación a la artillería; fortificaciones; resistencia de materiales sólidos, e historia naval y de los descubrimientos náuticos”.

Además, el mismo autor afirma que, en general, en la educación naval del siglo XIX estuvo muy presente un “estado de vacilación”, suscitado por el ambiente de cambio que se vivía a raíz de la aparición de la navegación a vapor: en las épocas de dominio absoluto de la vela, la mayor importancia era la otorgada al astrónomo, al maniobrista o al caudillo del abordaje; en cambio, en los buques a vapor se apreciaba mucho más al técnico, al mecánico, a quien era capaz -aplicando principios científicos- de hundir un buque a gran distancia, con cañones que quizá no eran muy numerosos, pero que tenían gran poderío. Ese “estado de vacilación” era visible en cuanto a los métodos de formación de la oficialidad, ya que el tradicional adiestramiento iba siendo superado -a raíz del vertiginoso desarrollo de la tecnología y de la ciencia aplicada- por una formación basada en una sistemática enseñanza científica, y que condujo a una mayor “profesionalización” entre los oficiales navales. Estos cambios se fueron suscitando a lo largo del siglo XIX en las Armadas de las principales potencias mundiales y, por ende, tuvieron también gran influencia en América Latina y en el Perú.

La progresiva sustitución de la navegación a vela por el buque de vapor suscitó también en los oficiales navales una serie de cambios en cuanto a la mentalidad, los sentimientos y las propias costumbres.

Fernando Romero afirma que por entonces se produjo una elevación del nivel intelectual del marino, al igual que un refinamiento en su calidad humana, a medida que la navegación a vapor requirió la mencionada profesionalización:

“El buque de vela había producido un profesionalismo empírico. La precisión y el ojo marineró con que el oficial verificaba una maniobra como virar por avante, daba la medida de su idoneidad. La complicada trabazón de velamen, cabos de labor y aparejos cuyos manejos exigían fortaleza física y valor, habían creado en el buque de vela un mundo de brutalidad y de dureza, de cañoneo a boca de jarro, de abordajes, flagelación y abuso de licor. El avance científico y tecnológico que se había logrado hasta el punto de comenzar el uso del buque de vapor, rápidamente produjo un cambio considerable en el oficial de marina, que ahora fue profesionalizado científicamente, primero y tecnológicamente, después. Hasta entonces el hombre de mar había cifrado su orgullo de profesional empírico en el número de años durante los cuales se había mojado los pies en agua salada; ahora comenzó a ufanarse por el número de horas durante las cuales se había quemado las pestañas estudiando los libros”.

El modelo educativo británico fue, a la larga, el que tuvo mayor vigencia en la formación de los oficiales peruanos. En los primeros años ese patrón educativo convivió -como ya lo hemos señalado- con los criterios propios de la tradición náutica española. Pero fue en el curso de las décadas de 1840 y de 1850 cuando la influencia británica adquirió indiscutible predominio. A ello contribuyó el hecho de que no pocos oficiales peruanos visitaron Inglaterra por largos períodos,

con el propósito de adquirir buques para la Armada peruana, y de supervisar su construcción.

Es interesante mencionar los criterios a los que se otorgaba mayor importancia en la selección que se hacía para admitir a quienes deseaban ser alumnos de la Escuela Naval. Así, al referirse a ello, Camilo Carrillo -quien fue director de la Escuela en la segunda mitad del siglo XIX- afirmaba que dicha selección debía realizarse con gran cuidado, ya que “sin las cualidades físicas que exigen las fatigas que demanda el servicio naval, sin la instrucción variada que debe ser el distintivo del oficial de marina y con la inclinación natural a la carrera, después de participar de algunas de las privaciones que son tan naturales en su servicio, es imposible poder formar un hombre de provecho y de utilidad para la Escuadra”.

1.3 LA EDUCACION NAVAL

La educación naval en el seno de la Marina de Guerra del Perú se empezó a desarrollar teniendo como base la tradición educativa que en ese ámbito había legado el virreinato. En efecto, en el Perú colonial existió la preocupación por formar a los marinos, tanto desde el punto de vista práctico como desde la perspectiva científica. Tenemos buena prueba de ello en la fundación de una Academia Náutica, por el virrey conde de Alba de Liste, en el año de 1657. El cosmógrafo Francisco Ruiz Lozano fue su primer director, aunque la institución no tuvo larga vida, ya que fue clausurada en 1709.

Más adelante, en 1793, se creó la Academia Real de Náutica de Lima, durante el gobierno del virrey Francisco Gil de Taboada. Su fundación respondió, además, al hecho de que a lo largo del siglo

XVIII tanto la Gran Bretaña como las demás potencias marítimas de Europa establecieron planteles dedicados a la instrucción de quienes querían seguir la carrera naval. La Academia limeña fue ubicada en dos habitaciones del palacio virreinal. Años después -en 1806- el virrey Abascal dispuso su traslado a cuatro ambientes del cuartel de los Desamparados; finalmente, en 1817 se le asignó como sede el local del antiguo Hospital del Espíritu Santo.

El célebre piloto Andrés Baleato fue designado para cumplir las funciones de primer maestro, aunque fue él quien, de hecho, tuvo a su cargo la dirección de la Academia. El plan de instrucción contempló estudios de aritmética, geometría, trigonometría, cosmografía, dibujo, cartografía y manejo de diversos instrumentos.

Fue Baleato un notable personaje. Nacido en 1760 en Galicia, desde muy joven formó parte en España del cuerpo de pilotos, y en tal condición llegó al Perú en 1790, para desempeñar funciones docentes. Vivió aquí por espacio de treinta años, y su presencia suscitó en los hombres de mar un gran interés por los conocimientos científicos y, en particular, por los trabajos hidrográficos que él desarrolló. En efecto, en 1792 el mencionado virrey Gil de Taboada le encargó la elaboración de un mapa del territorio peruano, que fue publicado en la **Guía Política, Eclesiástica y Militar del Virreinato** promovida por Hipólito Unanue. En la Academia Real de Náutica, Baleato estuvo además encargado del denominado depósito hidrográfico, teniendo la misión de actualizar las cartas de navegación, y de anotar los cambios o los peligros que pudiesen afectar la seguridad del tráfico marítimo en las costas peruanas.

Debe señalarse que en la Academia Real de Náutica cursaron estudios muchos personajes que luego pertenecieron a la Marina de

Guerra del Perú, teniendo en su seno notable figuración. Esos, por ejemplo, fueron los casos de José Boterín, Eduardo Carrasco, Manuel de la Haza, Esteban Salmón y José María García, entre otros.

Además, el inicio de la educación naval en el Perú republicano se apoyó en dicha Academia de Náutica, ya que el Libertador San Martín, en noviembre de 1821, ordenó que el plantel continuase funcionando como hasta ese momento, e incluso con su mismo director.

Sin embargo, a fines de ese año y a lo largo de todo el siguiente la Academia, como centro de instrucción, tuvo muy poca vida. En esos meses, las tareas educativas fueron en su seno mucho menos importantes que la labor de asesoramiento y de apoyo a la escuadra y a la Comandancia General de la Marina. Así, por ejemplo, fue por entonces requerida la Academia para dotar a las instancias directivas de la Marina de las reglamentaciones necesarias para su correcto funcionamiento, de acuerdo con el espíritu de las Ordenanzas Navales españolas de 1802.

Ya en 1823, el primer Presidente del Perú, José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete, quien manifestó gran interés por el desarrollo del Ejército y de la Marina, creó una Academia Militar, en la que -según dispuso- deberían estudiar todos los jóvenes que quisieran convertirse en oficiales de alguna de esas dos instituciones. Es más: resolvió que nadie podría llegar a ser oficial si no había concluido los estudios y aprobado los exámenes en la referida Academia. Incluso estableció que se diera preferencia, para el ingreso al plantel, a los hijos de quienes hubiesen luchado en favor de la causa independentista. Sin embargo, estas disposiciones presidenciales no pasaron de ser un proyecto, ya que la turbulencia política de ese año impidió que la Academia Militar se convirtiera en una realidad. Sin embargo, es

significativo que, poco después, la Constitución de ese año exaltara la importancia que tenían las escuelas de formación de los oficiales de la Marina y del Ejército.

Al no haber prosperado el proyecto de la Academia Militar, la Escuela de Marina siguió existiendo, y el propio Presidente Riva Agüero se interesó en su desarrollo. Así, confirmó en la dirección al teniente Eduardo Carrasco, e hizo otros nombramientos. En ese año de 1823 eran muy variadas las materias que se estudiaban allí: las matemáticas, la geometría y la astronomía tenían gran importancia en el plan de estudios, junto con materias prácticas y con otras disciplinas, como la Historia. En principio, las clases se dictaban de enero a noviembre, y el plantel contaba con diversos instrumentos que facilitaban la labor docente.

En el sistema educativo de los futuros oficiales de la Armada se contemplaba, en esos años iniciales, la implantación de una serie de castigos, con distintos grados de dureza: desde el poner de rodillas a quien hubiera infringido alguna norma, hasta el encierro en el calabozo.

Sin embargo, la Escuela de Marina dejó de funcionar -por la agitación política del momento, y por la amenaza de las tropas realistas- desde mediados de ese año de 1823, y reinició sus labores tan sólo en enero de 1825. Pero lo hizo por poco tiempo, ya que en agosto del siguiente año fue clausurada, como consecuencia de las pasiones desatadas en torno a la figura del Libertador Bolívar. En diciembre de ese mismo año se produjo su reapertura, con la incorporación, en calidad de profesor, de Ignacio Mariátegui, y pocos meses después fue repuesto en su cargo de director Eduardo Carrasco.

Así, pues, la historia de la Escuela de Marina en los primeros años de nuestra vida independiente fue bastante accidentada. Junto con ello, nunca fueron buenas las condiciones materiales en las cuales se desarrollaron sus labores. Lo señaló el propio director del plantel, del modo siguiente:

“A la suma de incomodidades que nos atormentan constantemente y hacen insoportable el lugar en que está situada la Escuela de mi cargo, tales como el sol, el polvo, el humo, el aire fétido, gasto de muchachos y casi sobre nosotros una fábrica de chocolates, se ha agregado ahora, por complemento, el áspero, desapacible y estrepitoso tronar de las cornetas de policía, que diariamente se ponen, por las tardes, a tocar bajo las ventanas de la escuela, reduciéndonos así a la desesperación, pues ya no podemos entender el lugar en que debería reinar el más profundo silencio”.

La década siguiente, la de 1830, trajo a la educación naval diversas novedades. La primera estuvo representada por el hecho de que el Presidente Gamarra decretara, en 1832, la incorporación de la Escuela Central de Marina al Colegio Militar. Así, los diecisiete guardiamarinas que por entonces cursaban estudios en la Escuela pasaron a integrar las compañías de cadetes del centro de instrucción militar. En realidad, se creó una sección naval en el Colegio Militar, y algunas materias eran impartidas sólo a los guardiamarinas.

En el ánimo del Presidente Gamarra estuvo presente la idea de lograr una mayor profesionalización, tanto en el Ejército como en la Marina. Así, se dispuso que si hubiera en los buques de la Armada guardiamarinas que no hubiesen cursado los estudios en la Escuela de Marina, deberían desembarcar y cumplir con los correspondientes

estudios en el Colegio Militar. Esa búsqueda de una mayor profesionalización se había ya manifestado con anterioridad: es más, a lo largo de las décadas de 1820 y de 1830 se produjeron discusiones, e incluso quejas de quienes dirigían la Escuela de Marina -como ya lo hemos señalado- motivadas por el hecho de que frecuentemente se aceptaba en los buques de la Armada, como oficiales, a personas que sólo tenían una formación práctica.

Si bien el Presidente Gamarra mostró interés por la formación de los oficiales de Marina, en líneas generales puede decirse que en el transcurso de su primer gobierno no hubo ningún progreso en el desarrollo de la educación naval. La absorción de la Escuela por parte del Colegio Militar ocasionó una pérdida de autonomía en quienes dirigían la formación de los guardiamarinas. Al parecer, dicha fusión respondió a notables restricciones económicas que el gobierno se vio obligado a imponer en lo relativo al presupuesto del ramo de Guerra y Marina.

Pero seguían apareciendo diversas iniciativas conducentes a mejorar la formación de quienes integraban la Marina de Guerra. Así, en 1833 el propio Comandante General de Marina -capitán de navío García del Postigo- propuso al ministro del ramo la creación de dos Escuelas Náuticas -que estarían ubicadas en Paita y en Arica- con el fin de instruir a buenos pilotos para los buques de la Armada, ya que ésta dependía casi únicamente de pilotos extranjeros. Se propuso, con sentido práctico, que los propios oficiales que laboraran en las capitánías de puerto de ambas localidades se desempeñaran como profesores de ambos planteles. A fines de ese año, el Presidente Orbegoso autorizó la creación de la Escuela Náutica de Paita, la cual -por cierto- constituyó el ámbito en el que inició su formación marinera el almirante Grau.

Por otro lado, al año siguiente se reabrió la Escuela Central de Marina como ente autónomo, desligándose del Colegio Militar. Junto con ello, el Comandante General de Marina formuló una serie de ideas relativas a la formación de los oficiales. Así, por ejemplo, consideraba conveniente que se exigiera a todo oficial el haberse desempeñado como guardiamarina por un periodo de tiempo mínimo de cinco años, “por ser la clase en que tiene que practicar todas las faenas y maniobras que se hagan a bordo”. Lo explicaba más detalladamente con las siguientes palabras:

“(...) para que se metodice nuestra Marina militar y tome el impulso y nombre que tiene la de Europa con el tiempo, y adelantarle en los conocimientos que deben tener los jóvenes dedicados a esta brillante carrera con utilidad de la nación, me parece sería conveniente que los Guardiamarinas no puedan salir a oficiales hasta los cinco años de una continua navegación, sin permitir que se embarquen hasta no haber dado un completo examen de las clases necesarias que se estudian en el día, que prestan más de los conocimientos suficientes para conducir un buque a cualquiera parte del globo, agregándoseles el estudio de la pirotecnia para el uso con conocimiento de la artillería de a bordo”.

Pero la turbulencia política que vivió el país a lo largo de esa década de 1830 motivó que muchos de esos proyectos no se materializaran. Es más: durante la época de las campañas de Salaverry la Escuela Central de Marina estuvo inactiva, y siguió en ese estado luego de la derrota del mencionado caudillo. En realidad, Orbegoso y Santa Cruz cometieron gruesos errores en relación con la Marina. Movidos quizá por el hecho de que la mayoría de los oficiales había apoyado a Salaverry, ordenaron el cese de muchos de ellos, y algunos

incluso se vieron deportados. Además, la mayoría de los buques nacionales fueron desactivados.

En 1839, como ministro en el segundo gobierno de Gamarra, Ramón Castilla alzó su voz reclamando que se restableciera la Escuela Central de Marina. Aunque la mayoría de los miembros del gobierno orientaban su interés hacia el fortalecimiento del Ejército, los planteamientos de Castilla en favor de la Marina lograron cierto éxito: así, en enero de 1840 se restableció la Escuela Central, y se creó una Escuela Náutica en Paita. Para dirigir ambos planteles fue nombrado Eduardo Carrasco, y se dispuso que el único buque de guerra con el que por entonces contaba nuestra Armada -el pailebot **Vigilante**, comandado por Juan Fanning- fuese destinado para las prácticas de los alumnos de la Escuela Central. Se establecieron diversos requisitos que debían reunir los jóvenes que quisieran estudiar en la Escuela: saber leer y escribir correctamente; tener de 12 a 15 años de edad; poseer una complexión robusta; tener buena conducta; pertenecer a una familia honrada; por último, se requería que los padres o tutores estuvieran en capacidad de sufragar los gastos de sus uniformes y libros. Los alumnos tenían un régimen de externado, y la enseñanza era gratuita, estando entre las más importantes materias que se impartían las matemáticas, la cosmografía, la astronomía y la mecánica aplicada. Igualmente, se impartían materias de carácter muy práctico, como "Maniobra", "Artillería", "Máquinas" y "Terminología Náutica", entre otras.

El plan de estudios contemplaba una duración de cuatro años, y la aprobación de las diversas materias se obtenía a través de exámenes; los había tanto públicos como privados. Los privados eran bastante frecuentes: solían celebrarse los sábados, al igual que el último día de cada mes. Se estableció que los exámenes públicos deberían efectuar-

se cada año los días 24 y 25 de diciembre. Sólo podían rendir dichas pruebas aquellos alumnos que hubiesen obtenido calificaciones de excelente o sobresaliente en los exámenes privados. Los exámenes públicos lo eran en el más amplio sentido del término, ya que incluso se estableció que su celebración debería anunciarse en el diario oficial, y al acto podía asistir el público interesado en general. Los alumnos de mejor rendimiento debían recibir premios de diverso tipo, al igual que medallas exaltando su aplicación.

Se establecieron, igualmente, una serie de normas relativas a las prácticas de los alumnos de la Escuela en los buques. Todos deberían ser embarcados periódicamente en el mencionado pailebot **Vigilante**, y luego de efectuar dichas prácticas deberían experimentar un periodo de embarque de dos años, durante los cuales serían supervisados por los comandantes de los correspondientes buques. Al no existir por entonces buques de guerra adecuados para las mencionadas prácticas, las autoridades dispusieron, de modo pragmático, que aquéllas se efectuaran en la marina mercante. Dicho criterio siguió vigente -según anota Fernando Romero- incluso hasta en los inicios de la década de 1870. Se trataba, en realidad, de una práctica final, tras la cual deberían rendir un examen ante el director de la Escuela.

Todas estas normas fueron establecidas por el propio director del plantel, el ya mencionado Eduardo Carrasco, y fueron aprobadas por el Presidente de la República en febrero del mismo año de 1840. Dichas normas nos muestran claramente el espíritu y las ideas que presidían los afanes de quienes estaban encargados de la formación de los futuros oficiales de la Marina de Guerra. Aunque a partir de 1840 la Escuela Central de Marina no llegó a tener, en realidad, un funcionamiento regular, los criterios formulados por su director son muy ilustrativos de un sistema educativo que tuvo larga vigencia posterior.

En cuanto a la Escuela Náutica de Paita, la ceremonia de inauguración se efectuó el 28 de agosto de 1840, como un homenaje por el día del cumpleaños del Presidente Gamarra. Las actividades de dicho plantel se prolongaron hasta iniciado el presente siglo, aunque tuvo una vida bastante irregular. Así, por ejemplo, ya en 1843 sufrió una primera clausura, motivada por la inestabilidad política del país y por las severas medidas de austeridad presupuestal que fueron establecidas por el Presidente Menéndez tras la caída de Vivanco. En cuanto al sistema de educación que se estableció allí, fue bastante similar -aunque algo más flexible- al que tuvo la Escuela Central de Marina. Por ejemplo, el uso de uniforme no fue establecido como obligatorio.

Como ya hemos señalado, la Escuela Central de Marina no llegó a funcionar regularmente en 1840, ni en los años inmediatamente siguientes. Las autoridades de la Marina siguieron preocupadas por los problemas que impedían que la educación naval se desarrollara con normalidad. Así, por ejemplo, durante el tiempo en el que el capitán de navío Francisco Forcelledo ejerció la Comandancia General de Marina -es decir, en el curso del breve mandato presidencial del general Francisco Vidal- dicha autoridad naval se interesó por la realización de un viaje de instrucción de un grupo de seis guardiamarinas a la China; igualmente, intentó impulsar el reinicio de las actividades docentes de la Escuela Central. La inestabilidad política del momento -nos estamos refiriendo a los años de 1842 y 1843- impidió que se realizara este último propósito; sin embargo, el mencionado viaje de instrucción sí llegó a efectuarse, aunque realizado sólo por un guardiamarina y un teniente segundo.

A pesar de ello, se trató de un episodio notable en el desarrollo de la educación naval en el Perú. Dicho viaje fue realizado en el bergantín **Rímac**, el cual en ese entonces estaba comandado por el capitán de

fragata Domingo Valle Riestra, el cual gozaba -como fue muy frecuente durante buena parte del siglo XIX- de una autorización del gobierno para realizar viajes comerciales. Dificultades diversas impidieron el embarque de los seis guardiamarinas previstos, y finalmente fueron de la partida el teniente segundo Carlos Relaiza y el guardiamarina Guillermo Robinet. El buque zarpó en febrero de 1843, y llegó de regreso al Callao en octubre de ese mismo año. Ambos marinos fueron sometidos, por Valle Riestra, a una instrucción intensa, que fue no sólo práctica sino también teórica.

Precisamente en junio de ese año -es decir, cuando se estaba desarrollando dicho viaje de instrucción- el general Vivanco dispuso la reapertura del Colegio Militar, con el propósito de que allí recibieran su instrucción, de modo conjunto, los futuros oficiales del Ejército y de la Marina, tal como había ocurrido durante el primer gobierno de Gamarra. Sin embargo, la ya mencionada inestabilidad política siguió impidiendo que la educación naval se pudiera desarrollar con regularidad.

Pero en los años siguientes se produjeron algunas positivas novedades en el ámbito de la preparación profesional de los oficiales de Marina, impulsadas sobre todo por el gran interés que tuvo en la Armada el Presidente Castilla, el cual inició su primer gobierno en 1845. Así, desde 1846 se conocen datos de marinos peruanos embarcados en buques de la **Pacific Steam Navigation Company**, en los cuales eran entrenados en la práctica de la navegación. Por otro lado, en el mismo año de 1846 una comisión de marinos peruanos, dirigida por el ya citado capitán de fragata Domingo Valle Riestra, estuvo en los Estados Unidos de Norteamérica con el propósito de supervisar en detalle la construcción de nuestro primer buque de guerra a vapor, el **Rímac**. Con ese motivo, los marinos peruanos siguieron con gran

aprovechamiento, en el **Columbia College** de Nueva York, un curso sobre máquinas a vapor. Además, tuvieron la oportunidad de conocer diversos aspectos relativos a la organización y funcionamiento de la Marina de Guerra norteamericana. En realidad, la idea de disponer que marinos peruanos estudiaran en una institución extranjera, constituyó una medida que muchos años después se adoptaría ya como práctica habitual en la formación de los integrantes de nuestra Marina de Guerra.

El ya mencionado interés del Presidente Castilla por el desarrollo de la Marina se reflejó también, en el ámbito de la educación naval, en la disposición mediante la cual restableció -por Decreto Supremo de 25 de octubre de 1849- la Escuela Central de Marina como centro de instrucción de los futuros oficiales, totalmente separado de la Escuela Militar -aunque, por razones económicas, se dispuso que iniciara sus actividades, de modo provisional, en el local de esta última institución, en Bellavista. En la dirección de la restablecida Escuela de Marina continuó el notable marino Eduardo Carrasco, quien por entonces era ya capitán de navío.

En los inicios de la década de 1850 -gobernando todavía Ramón Castilla- las autoridades se propusieron realizar diversas negociaciones con las principales potencias marítimas del momento -es decir, Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos- con el fin de lograr que sus respectivas Marinas admitieran en sus buques de guerra a guardiamarinas peruanos, para mejorar su instrucción y adquirir una mayor experiencia naval. A fines del mismo año de 1850, Francia comunicó que aceptaba el mencionado pedido, y posteriormente ocurrió lo mismo en el caso de la Gran Bretaña. La respuesta negativa provino del gobierno norteamericano, que ya anteriormente había decidido no prestar ese servicio a marinos de otras nacionalidades, con las únicas

excepciones de los provenientes de Prusia y del Brasil. Así, ya en enero de 1851 varios guardiamarinas peruanos se embarcaron en un buque de la Armada francesa, y realizaron prácticas por espacio de un año. Igualmente, en ese año y en el siguiente hubo guardiamarinas peruanos embarcados en los buques de la Estación Francesa de la Oceanía y Costas Occidentales de América. Por otro lado, en 1853 ya había dos guardiamarinas peruanos embarcados en buques de guerra de la Armada británica.

En esa misma década se aprovechó, para las prácticas de los guardiamarinas peruanos, una excelente oportunidad: el viaje de la fragata **Amazonas** alrededor del mundo, efectuado entre 1856 y 1858. Diecisiete fueron los guardiamarinas embarcados, y el viaje supuso un completo y muy valioso programa de instrucción para ellos.

Quizá alentado por los buenos resultados de viajes de práctica como ese, pocos años después el brillante marino Luis Germán Astete, desde su puesto de representante en la Cámara de Diputados, propuso la creación de una escuela naval que fuera predominantemente práctica: es decir, que se pudiera contar con un buque en el que constantemente los alumnos estuviesen navegando y, por ende, haciendo sus prácticas de un modo continuo.

En 1870 fue creada, por disposición del Presidente Balta -después de un lapso de tres años durante el cual la educación naval quedó interrumpida- la Escuela Naval con la denominación que hasta hoy posee, y señalándose de modo específico que debía ser un centro de formación exclusivamente naval. Se determinó que funcionara en uno de los buques de la escuadra, el transporte **Marañón**. El primer director que tuvo el plantel fue el capitán de navío Camilo Carrillo, quien era también comandante del referido buque. El régimen y plan

de estudios de la Escuela siguió siendo bastante similar a los que habían tenido los centros de instrucción anteriores. Así, la formación completa seguía estando representada por cuatro años de estudios, y las materias no incluyeron muchas novedades: así, los cursos que deberían seguirse en el primer año de estudios eran los de Trigonometría rectilínea, Geometría práctica, Secciones cónicas, Mecánica, Dibujo natural y Francés. Las materias del segundo año eran las de Trigonometría esférica, Física, Literatura, Artillería naval, Dibujo lineal y nuevamente Francés. En el tercer año se cursaban Química elemental, Cosmografía, Derecho marítimo e Inglés. Y en el cuarto año se estudiaba Pilotaje, Fortificación, Maniobra, Principios de táctica naval e Inglés. Sin embargo, se tuvieron también en cuenta otras disciplinas, tales como la Historia. Es más: el propio Camilo Carrillo puso especial empeño en reunir información en torno al desarrollo de la Marina peruana desde los tiempos de la Independencia. Afirmó haber dispuesto “buscar en nuestros archivos todos los datos posibles sobre la Marina Nacional, cuya historia se hace indispensable enseñar a la juventud, toda vez que no es posible desconocer los importantes servicios que en toda época ha prestado a la independencia e integridad de la nación”. Además, el flamante director tuvo especial interés en defender la economía de la Escuela, para lo cual buscó que el manejo de sus fondos pudiera gozar de cierta autonomía. En el caso de esta Escuela, la educación ya no fue gratuita, como anteriormente había ocurrido: los gastos de la misma debían ser compartidos por los padres de los alumnos y por el Estado, obligándose los guardiamarinas salientes a servir en el seno de la Armada luego de concluir sus estudios.

Pero lo fundamental estuvo en que Carrillo fue muy consciente de la importancia que tenía el estudio en la formación del marino. Dijo entonces, textualmente, que “sólo con el estudio de la ciencia pueden

los oficiales de la Armada llegar a ser verdaderamente útiles a la Patria". Junto con ello, la Escuela se propuso inculcar en sus alumnos las principales virtudes que debían adornar a todo oficial: el espíritu de cuerpo, la disciplina, el honor y el buen ejemplo. En definitiva, como el propio director de la Escuela señaló, tres fueron los fines principales que se propuso en esa labor: lograr un nivel óptimo de enseñanza, establecer un claro sistema de disciplina y cuidar de la vida económica del plantel.

En cuanto a las evaluaciones de los alumnos, se dispuso la celebración de exámenes privados y públicos, al igual que se había hecho en los anteriores centros de educación naval. Es más: ese sistema era el usual por entonces en todos los centros docentes. El examen público se rendía ante un jurado integrado por personas ajenas al cuerpo docente de la Escuela Naval, e incluso en ciertas ocasiones asistió el propio Presidente de la República.

Camilo Carrillo propuso a las autoridades la creación de una Escuela Preparatoria, a la cual se tendría que acudir antes de solicitar el ingreso en la Escuela Naval. Buscaba con ello acrecentar la eficacia de la preparación que se daba a los futuros oficiales de la Marina, iniciando su formación a una edad más temprana. En efecto, dicha Escuela Preparatoria llegó a fundarse en 1874, y sus reglamentos y formas de organización estuvieron inspirados en los de la Escuela Naval.

Los nobles propósitos de Camilo Carrillo y de quienes lo secundaron en la dirección de la Escuela Naval carecieron, en realidad, de tiempo para concretarse, ya que la guerra con Chile significó la supresión de todas las actividades que se realizaban en cuanto a la educación naval. Incluso en los primeros años del siglo XX no se había

aún establecido un sistema estable de formación e instrucción de quienes quisieran convertirse en oficiales de la Marina de Guerra. Así como la guerra con Chile dejó el país en ruinas, igual ocurrió con la educación naval, la cual tardó varias décadas en recobrar vigor. Lo explica de modo muy lúcido Raúl Palacios Rodríguez, intentando también rescatar los aspectos positivos de esa dura historia:

“Semejante suerte que la corrida por nuestra escuadra después de la dolorosa guerra del 79, fue la que vivió en cierto modo la Escuela Naval durante casi todo el final del siglo pasado y los primeros años del presente. La carencia de un local estable e idóneo, las continuas reformas en sus planes de estudio, la falta de embarcaciones donde realizar sus prácticas los guardiamarinas y la escasez de fondos para su sostenimiento, constituyeron -a nuestro juicio- las notas más saltantes de este centro de estudios durante la etapa que nos toca analizar. Sin embargo, por encima de estas características resultantes de la crisis generalizada que entonces se vivió, debe rescatarse algo mucho más positivo y reconfortante: la actitud de quienes en circunstancias adversas dirigieron eficientemente la institución. En efecto, el común denominador de sus directores fue hacer del Alma Mater no sólo una entidad académica por excelencia, sino también (y quizás en mayor grado) un estupendo centro donde la disciplina, la ética y la enseñanza religiosa, constituyeran el complemento ideal de la formación integral de los jóvenes alumnos. La tarea, por cierto, no fue fácil ni cómoda. Fue todo un reto que demandó el esfuerzo permanente y constante de quienes asumieron tan difícil, pero noble y honroso encargo”.

Poco después de concluida la guerra, en 1886, se formuló el primer proyecto de creación de una Academia de Marina. Su autor fue un diputado, Felipe S. Meza, quien había anteriormente integrado la Armada peruana. Su propuesta contempló el establecimiento del plantel en el local donde tenía su sede la Escuela Especial de Construcciones Civiles y de Minas, e inclusive se pensó que podrían aprovecharse, para la formación de los futuros oficiales de Marina, algunos de los cursos que en esa Escuela se dictaban.

Pero fue tan sólo dos años después, en 1888, cuando se reanudaron las actividades de educación naval, con la reapertura de la Escuela Naval -dispuesta por el gobierno del general Cáceres, mediante Decreto Supremo fechado el 14 de enero- a la cual se le asignó como sede el vapor de transporte **Perú**, que con anterioridad había sido alquilado por el Estado a una empresa privada con la idea de iniciar una compañía nacional de vapores. En enero del mencionado año dicho buque regresó al poder del gobierno peruano, vendiéndose su maquinaria y disponiéndose, como acabamos de señalar, que allí funcionara la Escuela, para lo cual se adaptaron convenientemente sus espacios interiores.

Fue meritoria la labor desarrollada por su primer director, el capitán de navío Gregorio Casanova, quien ejerció ese puesto durante algo más de dos años. Durante su gestión la Escuela funcionó con bastante regularidad, a pesar de las limitaciones materiales: la situación económica del plantel era muy precaria, al punto que Casanova se refería a los "magros fondos de la Escuela". Así, pocos días después de iniciarse las labores, el director, en oficio dirigido a las autoridades de la Armada, comunicaba "no haber a bordo del vapor **Perú** un solo grano de arroz para suministrar a la dotación destacada en él".

En los años siguientes fueron egresando de la Escuela las primeras promociones de oficiales de la post-guerra. Al no existir un buque de prácticas, dichos egresados -gracias a gestiones realizadas por las autoridades- las fueron haciendo en diversos buques pertenecientes a países amigos, como fueron los casos de la Argentina, Francia, Italia, España y los Estados Unidos -que sí accedieron por entonces recibir a guardiamarinas peruanos en sus buques. En ellos los futuros oficiales peruanos emprendieron largos viajes, tanto a Europa y al Oriente como hacia la costa pacífica de los Estados Unidos. Hasta los inicios del siglo XX siguió dándose este sistema de prácticas en buques de Armadas extranjeras, debido, sobre todo, a que nuestra Marina aún no contaba con embarcaciones apropiadas para ello.

Después de la revolución de 1895, la Escuela Naval fue establecida en Lima, en el edificio que luego fue ocupado por la Escuela de Artes y Oficios, y el pontón **Perú** pasó a convertirse en lazareto. Sin embargo, pocos años después, en 1900, el plantel volvió a tener su sede en esa embarcación. Por ese entonces fue dotada la Escuela de un reglamento muy similar al vigente en esos tiempos en la Academia Naval de Annapolis.

Los años iniciales del presente siglo fueron testigos de diversas novedades en lo referente a la educación naval. Así, en 1904 las autoridades peruanas firmaron un convenio con el capitán de fragata Paul de Marguerye, oficial francés que se comprometió a tomar a su cargo la dirección de la Escuela Naval. En rigor, con él se acometió una auténtica reorganización de la Escuela, que se ocupó de muy diversos aspectos, desde el plan de estudios y las características del cuerpo de profesores, hasta lo referido a la sede del plantel, a sus normas de funcionamiento y a todo lo relativo a su proyección a la comunidad. Marguerye elaboró un proyecto integral de reforma de la Escuela, el

cual fue aprobado oficialmente en 1906. Interesa referir lo establecido en cuanto a las materias que se cursarían, ya que si bien muchas de ellas habían estado ya presentes en anteriores planes de estudios, aparecen ahora otras en las que se aprecia los criterios de dicha reforma, al igual que los propios avances técnicos que se iban produciendo. Las siguientes fueron las materias establecidas, transcritas textualmente del proyecto de Marguerye aprobado en 1906:

“Aritmética (revisión rápida), Algebra, Geometría, Trigonometría, Geometría Descriptiva, Análisis, Mecánica, Física, Química, Historia General, Historia Naval, Geografía Marítima y Comercial, Inglés, Francés, Constitución y Leyes orgánicas del Perú, Dibujo, Astronomía, Navegación, Cálculos náuticos, Hidrografía, Artillería, Torpedos, Maniobra, Máquinas, Construcción Naval, Timonelería y nociones de táctica, Electricidad aplicada a la marina, Legislación naval, Estudio de las costas de Sudamérica (Océano Pacífico), Meteorología náutica”.

Coincidentemente, en el propio año de 1906 se creó la Compañía Nacional de Vapores, lo cual, sin duda, benefició a la Marina de Guerra, e incluso fue aprovechado por la propia educación naval: así, su dique flotante facilitó la carena de los buques de la Armada, y en sus embarcaciones realizaron prácticas numerosos oficiales de Marina.

En las dos primeras décadas del presente siglo la Escuela Naval fue, poco a poco, experimentando una serie de mejoras: así, en diversos momentos se procuró adquirir los más modernos elementos de enseñanza, y se fueron renovando los programas y los métodos de estudio. Más adelante, en los inicios de la década de 1920, la presencia en el Perú de la Misión Naval de los Estados Unidos supuso significativos avances en el campo de la educación naval. Esto se vio, por

ejemplo, en el establecimiento de los ejercicios anuales, que se denominaron "Cruceiros de Verano", los cuales debían tener una duración aproximada de tres meses, y se revelaron como muy útiles, ya que permitían a los oficiales peruanos tomar contacto con las maniobras que se ejecutaban en escuadras más poderosas, y a la vez acostumbraban a los alumnos de la Escuela Naval a la vida marinera durante su estancia en el plantel, y no tan sólo al egresar del mismo, como ocurría con los viajes de práctica en tiempos anteriores. En opinión de Manuel I. Vegas, la Misión Naval norteamericana hizo posible que nuestra Escuela Naval se convirtiese en un establecimiento modelo.

1.4 LOS JEFES Y OFICIALES: SU DESARROLLO PROFESIONAL

Se ha destacado con frecuencia el hecho de que, en líneas generales, los oficiales de la Marina de Guerra del Perú han demostrado siempre un alto nivel de preparación profesional, al igual que un muy claro sentimiento de defensa de los intereses del país. Y en esta visión que estamos ofreciendo de los marinos peruanos a lo largo de nuestra historia estamos comprobando lo acertado de dichas afirmaciones. Quizá la etapa de nuestra historia en la que ello se vio demostrado de modo más palmario fue la constituida por los días de la guerra con Chile, durante la cual se hizo trágicamente evidente el distingo entre la preparación y las virtudes de la oficialidad, por un lado, y por el otro la escasa aptitud del grueso de las tripulaciones subalternas de los buques peruanos.

Más de un autor ha hecho referencia al contraste aparecido en el desarrollo de ese conflicto, durante el cual se pudo igualmente

comprobar que si bien el nivel de nuestra oficialidad se manifestó superior al demostrado por sus homólogos de Chile, en el caso de las tripulaciones subalternas el panorama fue distinto: a la impericia y falta de preparación de la mayoría de quienes tripulaban los barcos peruanos, se enfrentó una muy buena preparación y adiestramiento por parte de nuestros vecinos del sur, tanto en el caso de la marinería como, especialmente, en el decisivo papel de los artilleros.

Pero muchos de los problemas manifestados en el seno de la Marina de Guerra en los trágicos días del enfrentamiento bélico con Chile aparecieron como fruto de una larga historia, durante la cual fueron numerosos los obstáculos que se presentaron al buen desarrollo de la Armada. En este sentido, especialmente críticas fueron las décadas de 1830 y 1840. Así, por ejemplo, fue por entonces evidente la falta de comunicación entre los oficiales de la Armada y las autoridades que dirigían las eventuales acciones bélicas. Como bien señala Félix Denegri Luna, lo habitual era que el Presidente de la República y su Ministro de Guerra y Marina esperaran sólo obediencia de los oficiales de la Armada: muchas veces no se les comunicaba los fines precisos que se pretendían alcanzar con una determinada operación, no se les solicitaba mayor opinión, ni se ponía interés en conocer sus inquietudes en orden a obtener una visión global de los problemas castrenses, o del panorama que presentaba la Marina de Guerra. En definitiva, desde las instancias del poder no fue frecuente la búsqueda de una identidad en los objetivos o de una armonía de acción con la Armada. El propio Félix Denegri nos explica otras manifestaciones de dichas faltas de coordinación:

“Cuando le parecía al Ejecutivo que sus disposiciones no se comprendían perfectamente por la lógica falta de unidad doctrinaria o dudaba de la disciplina naval, ponía a la

cabeza de la Marina a un jefe del Ejército, con miras a que ejerciera la función más privativa de la profesión, vale decir la del Comandante General de la Marina. La única iniciativa que le quedaba entonces al Cuerpo Naval era manejar las naves, repararlas con los medios más precisos y llevar a cabo las misiones que se le ordenaban. Las instrucciones del Ejecutivo a través del Ministro, las órdenes de operaciones, las normas aun para el viaje más corto, descendían hasta el mínimo detalle, tratando prácticamente de conducir de la mano al marino que debía cumplirlas. Ni siquiera podían los altos jefes de la Marina tomar parte en un programa de adquisiciones navales, y cuando se compraba un buque actuaban como peritos. En la elevada jerarquía naval no existía un solo Vicealmirante, pues el último lo había sido José Pascual de Vivero y Salaverría, ascendido a dicho grado el 15 de marzo de 1833, habiendo fallecido el 14 de marzo de 1834. Los contralmirantes se podían contar con los dedos de una mano, precisamente en una época en que el ejército disponía de numerosos grandes mariscales y generales de división. La carrera de la mayor parte de los marinos terminaba en la clase de Capitán de Navío, o sea de Coronel en la equivalencia del ejército”.

En efecto, veremos en este libro ejemplos de cómo habitualmente -sobre todo en las primeras décadas de nuestra vida republicana- solía recibir el Ejército de las autoridades gubernativas un trato mucho más favorecedor que el dispensado a la Marina de Guerra. Sin embargo, y curiosamente, en una época tan temprana como el año de 1826, cuando el Consejo de Gobierno, presidido por el Mariscal Santa Cruz, estableció los sueldos en el seno de las instituciones armadas, se dispuso que los haberes de los oficiales de Marina fuesen más elevados

que los percibidos por los del Ejército. La razón en la que se apoyó esa medida fue el considerarse que el marino, a causa de las características de su profesión, se veía obligado a vivir alejado de su familia durante períodos muy largos de tiempo, lo cual motivaba la realización de mayores gastos. En cambio, se pensaba que los oficiales del Ejército tenían mayores facilidades de vivir con los suyos. Sin embargo, otra razón que pudo influir en el hecho de dotar a los marinos de mejores remuneraciones, fue la circunstancia de necesitarse en la Armada personal experto, europeo o norteamericano, tanto en altos puestos como en la tripulación. Como es obvio, en esos casos debía pagárseles sueldos que fueran por lo menos equivalentes a los usuales en las Armadas de los países de donde procedían.

Pero esa mejor situación de los marinos en lo relativo a las remuneraciones no duró mucho tiempo: pronto aparecieron problemas en cuanto al pago de los haberes. Así ocurrió en 1833, lo cual ocasionó que por entonces se produjeran muchas deserciones entre la marinería y la infantería de marina, al igual que numerosas solicitudes de licencia por parte de oficiales de diversas graduaciones, quienes se vieron obligados a buscar otras fuentes de ingresos para cumplir con el sostenimiento de sus familias. Además, los atrasos en los pagos de sueldos originaban que los oficiales desconfiaran de las tripulaciones, o temieran posibles movimientos violentos de protesta, ya que a ello se añadía la falta de mantenimiento de los buques y deficiencias en cuanto a la alimentación de los tripulantes. Todo esto es mejor explicado por el Comandante General de entonces, capitán de navío Carlos García del Postigo:

“Es ya casi imposible que se haga el penoso servicio según la desnudez y miseria en que están los clases por falta de sueldos, habiéndose aumentado éste con tener que atender

diariamente la cuarentena del Lazareto de la Isla de San Lorenzo, en que así como el demás servicio que se hace es redoblado por la falta de tropa y marinería, la que no pudiendo resistir a su calamidad se deserta abandonando las guardias y echándose al agua de los buques de guerra, sin que puedan contenerse estos desórdenes tan trascendentales en la disciplina militar”.

Incluso se llegó al límite de pagarse, en una ocasión, los haberes correspondientes a dos meses con leña. En 1834 se llegó a producir un atraso de once meses en el pago de sueldos del personal naval, a pesar de los reclamos del Comandante General García del Postigo. El mismo, al asumir dicho puesto, en agosto del año anterior, manifestó al respecto lo siguiente:

“Al hacerme cargo de esta Comandancia General, me ha hecho presente la oficialidad del Departamento el atraso de pagas que sufre y sus necesidades sin haber recibido un solo mes este año. Me ha sido sensible su reclamo, reconociendo la justicia con que lo hacen, y que sólo el honor, que es el carácter de un oficial, puede hacerles cumplir con el servicio, según la miseria en que se hallan”.

En otra ocasión, el mismo Comandante General García del Postigo se quejó por los atrasos en el pago de los haberes de la oficialidad, y le hizo notar al Ministro de Guerra y Marina que tales circunstancias no se producían con respecto a los oficiales del Ejército, lo cual -afirmaba- originaba “justos celos” en los marinos. Como consecuencia de esa queja, el Presidente Orbegoso decretó, en marzo de 1834, que los pagos al personal de la Marina se deberían hacer mensualmente, y “a la par del Ejército”. Sin embargo, dicha disposi-

ción no llegó a tener cumplimiento. Es más: el apoyo mayoritario que la Marina dio a la causa de Salaverry pudo estar en parte originado en un resentimiento de la oficialidad frente al Presidente Orbegoso, ya que se consideró que no había dado importancia a las necesidades de la Armada. Incluso este último, en su calidad de Presidente provisorio, expidió un decreto en octubre de 1835, mediante el cual se establecieron las graduaciones entre los oficiales de la Marina de Guerra, pero suspendiéndose los más altos grados, es decir, los de contralmirante, vicealmirante y almirante. En consecuencia, la carrera naval concluía con el grado de capitán de navío, equivalente al de coronel del Ejército, mientras que en esta última institución sus oficiales podían aspirar a convertirse en generales de brigada, generales de división y grandes mariscales. En suma, fue éste otro perjuicio sufrido por los oficiales navales -además del referido a los sueldos- en comparación con la situación de sus homólogos del Ejército.

Los problemas económicos alcanzaron al conjunto de la institución, no pudiéndose por entonces tampoco realizar las tareas de mantenimiento y reparación de los buques, e incluso ordenándose que la corbeta **Libertad** fuese desarmada, depositándose en almacenes sus piezas de artillería y pertrechos. A fines de ese mismo año de 1834, el capitán de navío José María García, recién nombrado como Comandante General, dirigió un oficio al Ministro de Guerra y Marina en el que solicitaba de modo urgente que la Armada fuese atendida puntualmente en el pago de sus haberes. Muy claramente expuso en ese documento que "si los jefes y oficiales tienen que conformarse con medio sueldo, no se conseguirá nunca esta conformidad en la marinería". Señalaba que si los sueldos no se pagaban íntegramente y de modo puntual, eran diversos los riesgos que se corrían. Incluso se cuenta con testimonios personales de altos oficiales de la Armada que sufrían esa situación: así, el ya citado capitán de navío García del

Postigo le manifestaba en enero de 1835 al Ministro del ramo que el atraso en la percepción de sus haberes le estaba ocasionando una situación muy delicada, no sólo por ser responsable de una familia numerosa, sino también en razón del propio decoro al que estaba obligado por su alta graduación.

Un muy buen ejemplo de la aludida falta de coordinación que con frecuencia se dio entre las autoridades políticas y la oficialidad de la Marina nos lo da Ildefonso de Zavala, quien fue Ministro de Hacienda hacia 1835, y emitió una serie de opiniones que revelaron una grave incompreensión en lo relativo al papel de la Marina de Guerra en el contexto del Perú de entonces: fundamentando sus ideas en los problemas financieros por los cuales pasaba el erario nacional, proponía que algunos buques no muy útiles fueran vendidos, ya que consideraba suficiente el que se tuviera tan sólo “tres o cuatro embarcaciones de pequeño porte para guardar nuestras costas”.

Y, en efecto, los hechos discurrieron en esa línea, aunque no necesariamente porque lo hubiera sostenido así el Ministro Zavala. La difícil situación económica del país, y sobre todo las acciones bélicas de la segunda mitad de la década -es decir, las guerras de la Confederación Perú-Boliviana- motivaron que nuestra escuadra llegara a los límites de la inexistencia, no sólo porque la causa de la Confederación resultara a la larga perdedora en los campos de batalla, sino -sobre todo- por la falta de conciencia marítima de nuestros gobernantes de entonces. Esa situación llevó a que en enero de 1840 se expidiera un decreto disponiendo -en vista de no existir buques de guerra armados- que se permitiera a los oficiales de la Marina de Guerra navegar en buques mercantes, con el correspondiente permiso de las autoridades, con el fin de estar ejercitados permanentemente en la navegación, y autorizándose que tal desempeño les sirviera como mérito a tenerse en

cuenta para los ascensos respectivos. Incluso se dispuso que en esos casos podrían percibir las dos terceras partes de sus haberes. Además, como la turbulencia política de esos años había alejado a muchos oficiales del servicio activo, se determinó que aquéllos -hasta el grado de tenientes primeros- “que por razones políticas se hallen separados del servicio nacional, y se ocuparen en el de la marina mercante, habiendo servido en ella por un año a lo menos, serán restablecidos en sus empleos con los goces de sus clases, y disfrutarán de las mismas concesiones expresadas”.

Así, pues, en los inicios de la década de 1840 existió, al menos, la preocupación por mantener a la oficialidad de la Armada en permanente contacto con la vida marinera. Por ejemplo, cuando a mediados de esa misma década se produjo la llegada a nuestras costas del **Rímac** -nuestro primer vapor de guerra- destacó notoriamente la aptitud de los marinos peruanos: habían aprovechado al máximo las enseñanzas y la experiencia adquirida en los buques de las mayores potencias navales de entonces, y además en forma muy rápida pudieron adquirir un claro dominio del manejo técnico del mencionado vapor, el cual, además, llegó al Callao con un número de tripulantes menor del establecido para ese tipo de embarcaciones. Como bien anota Denegri Luna, el caso de la llegada del **Rímac** supuso el inicio de una hermosa tradición naval, signada siempre por la eficacia de los marinos peruanos al traer del extranjero a nuestras costas los buques adquiridos por la Armada, los cuales, con el correr del tiempo, serían ya embarcaciones de gran porte, o submarinos.

Como sabemos, los gobiernos de Ramón Castilla conllevan un notable progreso en la Marina de Guerra. Sin embargo, se dieron, eventualmente, algunos factores que afectaron el desarrollo profesional de la oficialidad. Así, por ejemplo, las circunstancias que llevaron

a Castilla a iniciar su segundo gobierno -el triunfo de La Palma, como consecuencia de la revolución surgida contra Echenique- ocasionaron que el Mariscal pusiera en receso a cuarenta y seis jefes y oficiales de la Marina, por el hecho de que la gran mayoría de los miembros de la Armada se mantuvo leal a la administración de Echenique. Entre los oficiales separados por Castilla hubo algunos que habían desempeñado muy relevantes servicios al Perú, como fue el caso, por ejemplo, de quien por entonces era Comandante General, el contralmirante Domingo Valle Riestra; y hubo otros -más jóvenes- que posteriormente se erigirían en importantes figuras de nuestra historia naval, como el entonces capitán de fragata Manuel Villar, el capitán de corbeta Juan Fanning, el teniente segundo Camilo Carrillo, o los alféreces Lizardo Montero y Manuel Ferreyros. Corrió la misma suerte el entonces joven Ricardo Palma, quien laboraba como contador en el Cuerpo Político de la Armada. Como señala Vegas, fue ésta "la primera vez que Castilla desunía a los marinos" -los barcos quedaron con un número de oficiales muy reducido-, aunque no se trataba de la primera ocasión en nuestra historia en la que los vaivenes políticos afectaban negativamente el desarrollo de la Marina de Guerra.

A pesar de los diversos problemas reseñados, la calidad profesional y humana de la oficialidad de la Marina -como ya lo hemos referido- fue, por lo general, muy notable. Esa alta calidad fue destacada por un editorial del diario **El Comercio** en 1875, en el que -tomando pie de los bajos sueldos percibidos por los oficiales de la Armada- se explicaba que los marinos eran mucho más laboriosos y preparados que la generalidad de los integrantes del Ejército, o que los miembros de la administración pública:

"Las continuas renunciaciones de nuestros mejores oficiales, no tienen a nuestro juicio otro origen que la falta de ese estímulo (una remuneración adecuada) que quisiéramos

encontrar en su carrera. Los que se separan de ella son comúnmente hombres instruidos, inteligentes, llenos de actividad, a quienes se ha ido a invitar a la deserción, a bordo mismo de los buques de la armada, por los representantes de la industria; que con capitales y elementos para prosperar, sólo necesitan el concurso de individuos capaces de dirigir sus operaciones, o por lo menos de contribuir al buen éxito de una empresa mercantil cualquiera con su inteligencia y laboriosidad. La mejor prueba de que nuestros marinos son superiores a la recompensa que reciben la tenemos en este mismo hecho que dejamos consignado; pues mientras que un oficial del ejército o un empleado cualquiera no renuncia a su cargo sino por causas completamente excepcionales, los marinos lo hacen con tanta frecuencia que el gobierno ha tenido ya que adoptar serias medidas para evitarlo, bien negando los goces de indefinido a los que abandonan el servicio sin causa justificada, bien borrando del escalafón a los que se encontraban indefinidos ya, si no se prestaban a servir de nuevo”.

Así, pues, las bajas remuneraciones -ya crónicas- unidas a las ofertas de trabajo que recibían de otros sectores en virtud de su preparación y capacidad de trabajo, hicieron que muchos marinos renunciaran al servicio activo. En opinión de Héctor López Martínez, estos hechos -que fueron bastante frecuentes en la década de 1870, por él estudiada- podrían llevar a suponer que la grave crisis fiscal que por entonces asolaba al país pudo ser sentida en un grado menor por los marinos, debido a esas otras oportunidades de trabajo. Sin embargo, anota el propio López Martínez que, aunque el número de “indefinidos” -a los cuales nos referiremos más adelante- fue en la Armada bastante pequeño, se les llegó a adeudar hasta seis meses de sueldo en

los mencionados años, y además dichos haberes no experimentaron ningún aumento. En la Memoria de Marina correspondiente a 1874 ya se señalaba que los sueldos, en general, eran muy bajos en la Armada, y además eran pagados con atraso. Eso originó, ya desde años antes, que fueran cada vez más numerosos los jefes y oficiales que navegaban por el mundo en buques de otras nacionalidades, en los cuales podían recibir mejores remuneraciones. En realidad, esto adquirió mayor notoriedad desde los años del gobierno del Presidente Balta, cuando se produjo una reducción de la escuadra, lo cual trajo consigo el que muchos oficiales quedaran en situación de "indefinidos" -por haberseles concedido licencia indefinida en el tiempo; es decir que, siguiendo como miembros de la Armada, dejaban el servicio activo, en razón de problemas presupuestales que obligaban a reducir el número de jefes y oficiales, o a causa del triunfo de un determinado movimiento revolucionario que llevaba al poder a un nuevo Presidente, el cual muchas veces incorporaba a puestos del Ejército o de la Marina a personas de su entera confianza, dejando sin labor que desempeñar a aquellos militares o marinos que no gozaban de ella.

En la segunda mitad de dicha década, es decir, en los años inmediatamente previos a la guerra con Chile, la situación económica de la Armada -al igual que la del Estado- fue agravándose cada vez más, lo cual, obviamente, fue sufrido por la oficialidad. El ya citado diario *El Comercio* censuraba, en marzo de 1877, el hecho de que las autoridades políticas no pusieran algo más de interés en la Marina de Guerra, por la importancia que tenía para la defensa del país en el caso de un conflicto bélico. Y de modo específico se refería a los padecimientos de la oficialidad:

"La necesidad ha obligado a casi toda ella a vender sus sueldos atrasados por una cantidad insignificante. En la

semana pasada, sin ir más lejos, un oficial de marina vendió tres meses de sueldo con un descuento de 80%, obligado por las apremiantes necesidades de su familia, y se dio por muy feliz de haber hallado comprador. Es verdad que el erario nacional no se halla boyante pero, bien es cierto que hay obligaciones de preferencia, cuales son, el pago puntual de los servidores de la nación”.

En 1878, en vísperas de la guerra del Pacífico, había en el servicio activo de la Marina doscientos sesenta y tres jefes y oficiales. Los habitualmente denominados jefes -es decir, quienes tenían, como mínimo, el grado de capitán de corbeta- eran ciento cuatro: dos contralmirantes -Lizardo Montero y Antonio de la Haza-, veintidós capitanes de navío, treinta y siete capitanes de fragata y cuarenta y tres capitanes de corbeta. Los denominados oficiales -quienes tenían grados menores que el de capitán de corbeta- eran ciento dieciséis: cuarenta tenientes primeros, cuarenta y tres tenientes segundos, veintinueve alferoces de fragata y solamente cuatro guardiamarinas. Además, eran también oficiales quienes pertenecían al Cuerpo Político de la Armada, que en ese año eran cuarenta y tres personas. Obviamente, muchos de estos jefes y oficiales no estaban embarcados, sino destinados en las diversas dependencias de la Marina de Guerra, como lo eran, entre otras, el denominado Departamento de Marina, la Factoría Naval de Bellavista, las capitanías de los puertos y las Escuelas Naval, Preparatoria o de Grumetes. Curiosamente, por entonces había un buen grupo de jefes y oficiales destacados en los ministerios de Hacienda y Comercio y de Relaciones Exteriores, en razón de sus conocimientos y su preparación.

El de los ascensos era un asunto muy importante en el seno de la Armada, que fue tratado a lo largo del siglo XIX con criterios diversos,

entre los cuales jugaron un importante papel las consideraciones políticas. Ciertamente, la antigua disposición -mencionada páginas atrás- que suprimió los máximos grados de contralmirante, vicealmirante y almirante quedó sin vigencia tiempo después. Sin embargo, a diferencia de lo que solía ocurrir con similar asunto en el Ejército, con la Armada se practicó un criterio bastante restrictivo en cuanto al otorgamiento de ascensos en los grados más altos. Así, por ejemplo, la Constitución de 1860 dispuso que en la Marina de Guerra sólo podría haber un contralmirante, con lo cual se limitaba de modo injusto las legítimas aspiraciones que por sus méritos podrían albergar muchos jefes de la Armada. Igualmente, fue muy frecuente que los ascensos a los grados más altos -inclusive al de capitán de navío- quedasen enteramente librados a consideraciones políticas. La ley que en torno a los ascensos promulgó el gobierno de Manuel Pardo contuvo un vacío en cuanto a las condiciones exigidas para aspirar a dichos grados, quedando la potestad de otorgar esos ascensos en manos del gobierno o del Congreso. Similar vacío se advierte en la ley que sobre el particular promulgó el gobierno de Mariano Ignacio Prado en noviembre de 1878.

Pero es interesante mencionar los criterios que en esta última ley se expusieron en torno a la política de ascensos en la Armada. Se reafirmó la obligatoriedad de aprobar las evaluaciones de la Escuela Naval como requisito indispensable para ser acreedor al título de guardiamarina, junto con el haber demostrado buena conducta y carencia de enfermedades o defectos físicos. Se establecieron periodos diversos de tiempo de permanencia en cada grado para poder aspirar al ascenso. El periodo más corto que se previó fue de dos años, para los ascensos a los grados de teniente segundo y teniente primero. En lo relativo a grados más altos, los periodos eran más prolongados: así, en el caso de un capitán de corbeta que quisiera ascender a capitán

de fragata, debería desempeñarse en tal grado por un tiempo mínimo de cinco años antes de aspirar al ascenso.

Interesa referirnos con mayor detenimiento a la situación de los denominados indefinidos, a los cuales hemos aludido anteriormente. Si bien en la década de 1870 el importante número de indefinidos se convirtió en un problema cada vez mayor, lo cierto es que desde los primeros años de nuestra vida republicana los hubo, tanto en el Ejército como en la Armada. Ellos, de acuerdo con sus años de servicios y con sus correspondientes grados, cobraban tan sólo un pequeño porcentaje de sus haberes. Precisamente en los sueldos estuvo la razón de que los indefinidos empezaran a convertirse en un problema cada vez mayor en los años previos a la guerra con Chile: con la agudización de la crisis fiscal, los haberes percibidos por los indefinidos se vieron progresivamente reducidos, hasta que llegó un momento en el que el Estado no les pudo efectuar pago alguno. Evidentemente, eso originó gran descontento entre ellos, y los convirtió -aunque en décadas anteriores también había ocurrido lo mismo- en un grupo humano dispuesto a secundar cualquier alteración del orden que pudiera hacerles recuperar los empleos perdidos en sus instituciones. Tomás Caivano, quien se refirió a ellos como "caídos", explicó de modo muy ilustrativo esa situación, señalando que los indefinidos "no aspiran más que a volver a su antigua posición, para gozar otra vez de todo el sueldo de sus grados respectivos; y a la primera ocasión favorable que se presenta, corren a tomar las armas, organizando prontamente un nuevo ejército, del cual forman parte en primer lugar los amigos del pretendiente que levanta la bandera de la rebelión".

Anota López Martínez, refiriéndose en particular a la aludida década de 1870, que el problema de los indefinidos resultó siempre mucho más dramático entre los militares que entre los marinos, ya que

los miembros del Ejército que llegaron a esa situación constituyeron un número mucho mayor. Por otro lado, las penurias de los indefinidos fueron también objeto de un tratamiento jocoso por la literatura costumbrista de la época. Así, por ejemplo, el diario **El Nacional** publicó en 1876 el siguiente poema:

*Mi estado es desesperado,
excepcional, tremebundo,
soy acreedor del Estado
y deudor de todo el mundo.*

*La cocinera, el tendero,
y hasta el mozo de cordel...
todos me exigen dinero
y sólo tengo papel.*

*Por mi enorme capital
ni cuatro cuartos percibo,
soy un rico nominal
y un pobretón... efectivo.*

Este poema es recogido por López Martínez, quien presenta también otros testimonios que describen la situación del indefinido en su verdadera crudeza. Así ocurre con un pasaje de una de las crónicas costumbristas de Abelardo Gamarra **El Tunante** -publicada, curiosamente, el mismo día en el que se inició la guerra con Chile-, quien mostró de modo muy nítido las características de la realidad social de su época:

“Como la hora de pago va a comenzar, el indefinido hace un cariño a su hijo y despidiéndose de su esposa vuelve a abrir

la vieja mamparita, a cruzar el corredor, a bajar las escaleras y a encaminarse a Palacio.

¿Dónde va?

A la Caja Fiscal.

¿A qué va?

A que el centinela le diga atrás, los buscones y judíos le empujen, los encopetados, que entran y salen tras adulaciones palaciegas, le desprecien y a que no falte quien en vez de una razón le de una bofetada.

¿Por qué va?

Porque la Nación le debe; porque tiene derecho para ir, y el acreedor puede llamar a las puertas de su deudor, puede llamar y no con el miedo del que parece que solicita algún favor, sino con la frente levantada como quien reclama lo que le pertenece”.

El contralmirante Antonio de la Haza, quien fue el primer integrante de la Armada que llegó a ocupar el cargo de Ministro de Guerra y Marina, mostró vivo interés por mejorar en algo la situación de los indefinidos. Así, en septiembre de 1877 hizo gestiones con los ministros de Hacienda y de Gobierno para que se procurara destinar, al menos a aquellos indefinidos que tuvieran los mejores antecedentes, a puestos que pudieran quedar vacantes en cualquier ámbito de la administración pública. En realidad, no fue mucho lo que el contralmirante de la Haza pudo lograr: sin embargo, mantuvo su preocupación por aliviar de algún modo la situación de los indefinidos, tanto de los de la Marina como de los del Ejército.

Por otro lado, entre quienes formaban parte del servicio activo en la Armada el problema no sólo se reducía al atraso en el pago de los haberes o a las dificultades económicas diversas que padecía la institución. Asunto muy grave fue el de la estabilidad en el empleo, la cual, a lo largo de todo el siglo XIX, fue bastante precaria. Lo explica de modo muy claro Fernando Romero, señalando las dos razones fundamentales de esa situación:

“La estabilidad en el empleo era en realidad fortuita, lo cual se debía a dos circunstancias que sólo iban a desaparecer con el transcurso de los años. Era la primera que la falta de una política naval que estableciera el número de naves que necesaria y permanentemente el Perú debía tener (...), impedía que la Institución poseyera estadísticas de personal que evitaran los excesos y defectos numéricos. La segunda, y por cierto la peor en todo sentido, era que por razones políticas la Marina de Guerra Nacional era azotada por furiosos vendavales administrativos que destruían buena parte de ella”.

No hace falta abundar en la explicación de ambas circunstancias, ya que han ido manifestándose en las anteriores páginas: por ejemplo, cuando la Armada quedó prácticamente sin buques luego de la guerra de la Confederación, por la falta de conciencia marítima de los gobernantes; o cuando el triunfo de Castilla en 1855 supuso el receso de numerosos jefes y oficiales de la Marina.

Pero deben también destacarse las páginas positivas en el desarrollo profesional de los jefes y oficiales de la Armada: por ejemplo, la fundación, en 1875, de la Sociedad Fraternal de Marina, que fue creada con el objetivo de auxiliar a los marinos, o a sus familiares, que

de algún modo hubiesen caído en el infortunio. La Sociedad se desarrolló con rapidez, y tres años después de nacer ya contaba con ciento setenta y siete miembros. Quienes podían tener derecho a gozar de algún beneficio brindado por la Sociedad eran aquellos miembros que hubiesen cumplido seis meses como tales. Sin embargo, los problemas económicos de la época causaron que numerosos asociados se vieran separados de la "Fraternal" -como habitualmente se la llamaba- al no haber cumplido con el pago de sus cuotas por un término mayor de un año. La Sociedad ayudó a marinos enfermos, o a las familias de marinos fallecidos; igualmente creó cuatro becas de estudio en la Escuela Preparatoria Naval destinadas a los hijos de oficiales fallecidos. Con ello -como anota López Martínez- no sólo se ayudaba a esos jóvenes, sino que, simultáneamente, se fomentaba el mantenimiento de la tradición naval en las familias.

Como para el país entero, la guerra con Chile significó el agravamiento hasta niveles extremos de todos los problemas hasta aquí referidos en el seno de la Marina de Guerra, además de la desaparición física de jefes, oficiales y personal subalterno. En cuanto a los jefes y oficiales, y de acuerdo con lo que informó el Ministro de Guerra y Marina en su *Memoria* de 1885, "considerables son las bajas que ha sufrido el cuerpo general de la Armada desde 1879 hasta la fecha: 61 entre jefes y oficiales han desaparecido, muchos de ellos en los combates de mar y tierra".

Para 1888 había en la Armada ochenta y siete jefes y ciento dos oficiales, pero sólo estaban en el servicio activo cuarenta y cuatro jefes y quince oficiales. Evidentemente, la reducción numérica fue drástica, si comparamos estos datos con los referidos al año de 1878, que hemos consignado páginas atrás. La práctica inexistencia de buques de la Armada en los años inmediatamente posteriores al final de la contien-

da, junto con el agravamiento de las condiciones económicas de la institución -en los años de la postguerra los atrasos en los pagos de sueldos llegaron a ser "increíbles", al decir de Palacios Rodríguez- motivaron que muchos marinos buscaran en otros ámbitos su sostenimiento y el de sus familias. La situación se tornó más grave aun cuando en 1887, y debido a problemas de presupuesto, las dependencias de la Marina de Guerra fueron reducidas. Numerosos jefes y oficiales salieron al extranjero, en procura de un porvenir mejor: particularmente al Ecuador, a diversos países de Centroamérica, a Venezuela o a la Argentina. Y entre los que permanecieron en el país, unos pasaron a integrar las filas del Ejército, otros se incorporaron a la administración pública o al trabajo en empresas privadas, o bien se dedicaron a la vida marinera, comandando -por ejemplo- buques en la carrera de la China, o vapores en el lago Titicaca. Hubo también quienes volvieron los ojos hacia la Amazonía y se interesaron en realizar tareas de exploración en la selva -en las cuales, por cierto, muchos marinos habían sobresalido anteriormente.

1.5 LOS MARINOS EN LA VIDA PÚBLICA DEL PAÍS

A diferencia de lo que ocurre en nuestros días, en las primeras décadas de nuestra vida independiente -y, en realidad, a lo largo de todo el siglo XIX e incluso en los inicios del XX- los marinos podían participar activamente en la vida política nacional: es decir, podían elegir, y también podían ser elegidos como autoridades. La situación, con respecto a la participación de los marinos en la vida pública, empezó a cambiar con la llegada al Perú, ya en pleno siglo XX, de la Misión Naval de los Estados Unidos.

Hasta entonces, muchos marinos participaron activamente en política, y algunos de ellos en forma muy destacada. Obviamente,

debemos distinguir lo que fueron las intervenciones de la Marina como institución -o de la mayoría de los jefes y oficiales- en defensa de un determinado gobierno frente a algún peligro revolucionario, o bien -al contrario- secundando alguna sublevación, de lo que significó la participación individual en la vida política -por ejemplo, como parlamentarios, o como Ministros de Estado- de determinados jefes u oficiales.

En el campo de lo que fue la actuación colectiva de la Armada -o de una clara mayoría de sus miembros- debe destacarse el hecho de que, las más de las veces, dichas acciones fueron acometidas buscando la defensa del orden constitucional, como ocurrió -y citamos este episodio sólo como un ejemplo entre otros- con la defensa del gobierno de Echenique frente al movimiento revolucionario de Ramón Castilla. En otras ocasiones la Armada apoyó de modo mayoritario a algún caudillo que se sublevaba contra el orden constituido, buscando la defensa de la propia Marina de Guerra como institución, como ocurrió con el apoyo que se brindó a Salaverry, generado, en buena medida, por el descontento de la mayoría de los jefes y oficiales frente a la poca atención que, en su concepto, brindaba el Presidente Orbegoso a la Armada.

Quizá ese episodio haya constituido la primera oportunidad en la cual el grueso de la Marina de Guerra adoptó la decidida defensa de una causa en el marco de las luchas civiles que en los primeros años de nuestra vida republicana fueron tan frecuentes. En realidad, debió ser muy grande el descontento frente a la gestión de Orbegoso, ya que la Armada siguió siendo fiel a Salaverry a lo largo de toda su campaña, a pesar de que dicho caudillo tampoco prestó mayor atención a sus necesidades, brindando un mejor trato a las tropas de tierra. Esto fue manifestado de modo muy claro por el Comandante General García del Postigo, quien señaló que los oficiales de la Armada

“no solamente no tienen cómo presentarse en público con insignias militares, pero ni aún con la mediana decencia de particulares (...). Careciendo de crédito para poder cumplir en tiempo con sus compromisos, por lo que han tenido que enajenar las prendas más necesarias de su uso, todo prove-nido de la escasez que desde ahora tres años sufren en sus pagos, y particularmente en el presente que sólo han recibi-do un sueldo los destinados en el departamento. Por lo tanto ya creo excusado indicar que no hay un oficial que no carezca de los instrumentos más necesarios de su facultad”.

Aun así, la fidelidad de la mayoría de los integrantes de la Armada a Salaverry se mantuvo inalterable.

Sin embargo, en otras oportunidades no se dio la unidad entre los marinos en la defensa de una causa política. Así ocurrió, por ejemplo, cuando se produjo la revolución del año de 1856, en la que el general Vivanco intentó terminar con el régimen de Ramón Castilla. En esa ocasión la Marina se dividió, y tras el triunfo de Castilla sobre los rebeldes varios oficiales fueron separados de la Armada por disposición del gobierno, en razón del apoyo que habían brindado a Vivanco. Fueron ellos, entre otros, Lizardo Montero -quien ya un año antes había sufrido igual sanción por la oposición de la Marina a la revolución de Castilla frente a Echenique-, Miguel Grau, Mariano Jurado de los Reyes y Luis Germán Astete.

Pero la participación de los marinos en la vida pública no se redujo tan sólo al ámbito de la defensa de diversas posiciones políticas en ocasiones determinadas. Hubo quienes destacaron en otras vertientes del servicio público. Así ocurrió en la década de 1860 con el ya entonces contralmirante Domingo Valle Riestra -al cual ya nos hemos

referido en más de una ocasión en páginas anteriores-, quien fue encargado por el gobierno peruano para realizar labores diplomáticas ante las autoridades españolas en 1865. En efecto, la denominada Misión Valle Riestra fue enviada a España con el fin de negociar con sus autoridades la liquidación de la denominada deuda española, que constituía un antiguo problema pendiente entre ambos gobiernos, desde los días de la Independencia, y que figuraba en el contenido del Tratado Vivanco-Pareja suscrito en enero de ese año. El desarrollo de la Misión ha sido estudiado por Alberto Wagner de Reyna, quien señala que la misma se inició con los mejores auspicios. Sin embargo, el contralmirante no pudo llevar a buen término sus negociaciones, ya que pocos meses después de su llegada a España se dio por cancelada su misión, por iniciativa del nuevo Presidente, Mariano Ignacio Prado, quien había logrado derrocar al gobierno de Pezet. Tal como señala Basadre, "la ola revolucionaria levantada en el Perú en forma incontenible el año de 1865, barrió con las negociaciones que Valle Riestra estaba a punto de terminar en Madrid".

Precisamente en la labor diplomática destacó, algunos años después, otro notable marino : Aurelio García y García. En efecto, fue él designado por el gobierno de Manuel Pardo como Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario del Perú ante las autoridades imperiales de la China y del Japón, con el objeto de encontrar solución a los problemas que existían con ambos gobiernos, por razones comerciales y de política exterior. Sus gestiones duraron casi dos años, y demostró gran habilidad en el curso de las mismas, resolviendo el problema originado con la China -debido al intenso tráfico de "importación" de mano de obra oriunda de ese país y dirigida básicamente al trabajo en faenas agrícolas de la costa peruana- y el conflicto generado con el gobierno japonés, en torno a la detención que las autoridades niponas habían hecho de la barca peruana **María Luz**, que transpor-

taba precisamente inmigrantes chinos al Perú. En el caso del Japón, luego de desarrollar inteligentes negociaciones logró no sólo solucionar el problema ocasionado por la detención de la referida nave, sino que consiguió que se tributaran honores a la bandera peruana y -lo cual fue muy importante pensando en el futuro- que se suscribiera entre ambos gobiernos un Tratado de Comercio y Amistad. En el caso de la China el panorama se le mostró aun más complejo, debido al mal clima generado entre sus autoridades a causa de las noticias recibidas en torno al tráfico de inmigrantes hacia el Perú -a donde llegaban muchas veces engañados en cuanto a las condiciones de sus contratos- y a los padecimientos que ellos sufrían trabajando en nuestro país, expuestos a los más grandes abusos. García y García dedicó toda su habilidad y su empeño a explicar a las autoridades chinas que los padecimientos de sus súbditos en el Perú no se producían como fruto de una política de su gobierno, sino como consecuencia de los excesos de muchos negociantes privados. Procuró hacerles entender que las autoridades peruanas estaban empeñadas en otorgar todas las garantías a los inmigrantes chinos. Esto no le resultó nada fácil: es más, las negociaciones pasaron por momentos de gran tensión, pero en ellos siempre logró que se respetara su dignidad y la del país que representaba. Finalmente, logró que se acordara el establecimiento oficial de relaciones diplomáticas permanentes entre el Perú y la China, lo cual significó, además, que se hiciera realidad un permanente anhelo de los chinos en el Perú: el de que existiera un representante de su país en Lima, ante el cual pudieran presentar sus quejas, solicitar protección o, simplemente, sentirse más en contacto con su país de origen.

Su experiencia diplomática, y sus éxitos en ese campo, fueron muy apreciados: así, años después, ya concluida la guerra con Chile, el gobierno de Miguel Iglesias decidió recurrir a sus servicios, y fue nombrado representante del Perú en Inglaterra y en la Santa Sede.

Volviendo al papel de los marinos en las luchas políticas peruanas, la revolución de Prado significó otra ocasión en la que la Marina se dividió en cuanto a las posiciones de sus integrantes, aunque al final casi toda la escuadra se adhirió al levantamiento. En su desarrollo tuvo participación decisiva Lizardo Montero -a quien nos volveremos a referir debido a la clara vocación política que siempre demostró- atraído por la bandera de la "reivindicación del honor nacional" enarbolada por Prado. Miguel Grau, quien luego tuvo también notable figuración política, se adhirió asimismo al movimiento revolucionario, tras llegar a Valparaíso con la corbeta **Unión** y enterarse de dicha sublevación.

Si bien la década de 1870 vivió muchas manifestaciones de inestabilidad política, puede decirse que las dos grandes revoluciones del decenio fueron la que protagonizaron los hermanos Gutiérrez en 1872, y la promovida por Nicolás de Piérola en 1874. En ambos casos, la Marina de Guerra se manifestó rotundamente en contra de esos movimientos, y en defensa del ordenamiento constitucional. En cuanto a la revolución de los hermanos Gutiérrez, la actitud contraria de la Marina de Guerra se hizo evidente desde el mismo día del estallido de dichos sucesos, el 22 de julio de 1872. En la Comandancia General de Marina se reunieron todos los comandantes de los buques de guerra que por entonces estaban en el Callao, y unánimemente manifestaron su rechazo a la revolución, y su decisión de dejar sus puestos si ella tenía éxito. Los comandantes Miguel Grau y Aurelio García y García pusieron especial empeño en buscar algún modo de evitar el triunfo del movimiento revolucionario, y se decidió procurar la salida de los buques de la bahía, para evitar que los sublevados pudieran apoderarse de ellos. Al amanecer del día siguiente los buques ya estaban en el cabezo de la isla de San Lorenzo, y los comandantes coordinaron la elaboración de un Manifiesto a la Nación que fue

firmado por setenta y siete marinos, en el que censuraban el quebrantamiento del orden constitucional:

“El inaudito abuso de fuerza con que el día de ayer ha sido escandalizada la capital de la República, debía encontrar, como en efecto ha sucedido, el rechazo más completo de parte de los Jefes y Oficiales de la Armada que suscriben; quienes, ajenos a toda liga personal, no reconocen otra regla de conducta que la emanada o dirigida al fiel cumplimiento de las instituciones patrias. El criminal proceder del Coronel D. Tomás Gutiérrez es pues la ruina del régimen constitucional y como consecuencia precisa el desquiciamiento social más completo. Para restablecerlo, cábenos la fortuna de ser los primeros en ofrecer nuestro patriótico contingente y poner al servicio de la Nación los elementos de que hoy disponemos. En nuestro camino nos asiste la más firme persuasión de encontrar a todos los buenos ciudadanos y que unidos para combatir la anarquía podemos devolver a los legítimos representantes de la voluntad nacional, la independencia que requiere el ejercicio de sus augustas funciones”.

En efecto, los jefes y oficiales de la Armada fueron los primeros en alzar la voz de protesta contra el movimiento de los hermanos Gutiérrez. Vencido éste, y restaurado el orden constitucional, el Presidente Manuel Pardo manifestó su satisfacción por haber sido la Marina de Guerra “la primera que combatiera aquel atentado contra las instituciones de la República, añadiendo así un nuevo y honroso título a la consideración nacional”.

En lo relativo al levantamiento dirigido por Nicolás de Piérola en 1874, nuevamente la Armada se expresó en conjunto como defensora

del orden constitucional. Sin embargo, ello no fue óbice para que se manifestaran actitudes particulares en algunos de sus integrantes. En este sentido, merece ser destacada la figura de Luis Germán Astete, quien desde un inicio fue ardiente seguidor de los afanes conspiradores de Piérola. Nacido en Lima en 1832, demostró una variedad de intereses: tuvo gran afición por el arte, al igual que por las ciencias exactas, y destacó en el dominio de la técnica de la navegación. Fue un hombre culto, que incursionó también en el campo docente, y que tuvo una gran inclinación hacia los asuntos políticos: ya en noviembre de 1856 participó en el citado levantamiento contra Castilla, y posteriormente, entre 1860 y 1865, fue diputado por Huaraz en el Congreso, llegando a ocupar la Secretaría de la Cámara. En ese periodo procuró fomentar el progreso de la Armada, y se manifestó como firme defensor de la Constitución. En la década siguiente hizo manifiesta su adhesión a la figura de Piérola, e incluso le cupo un papel protagónico en la captura del **Huáscar** por los pierolistas en 1877, del cual asumió su comando, mostrando gran valentía en el combate de Pacocha frente a las fuerzas británicas. Posteriormente, iniciada ya la guerra con Chile, recibió Astete el encargo de viajar a los Estados Unidos con el fin de gestionar la urgente compra de buques para la Armada, misión en la que no tuvo éxito debido al fracaso de quienes en Europa buscaban los recursos económicos para tales adquisiciones. De regreso en el Perú, su heroísmo quedó patente en la batalla de Huamachuco. Allí murió a los 51 años de edad.

Nos hemos detenido en la figura de Astete, porque representa un caso particular: entre los marinos que tuvieron destacada actuación política en las décadas de 1860 y de 1870, fue el único que se manifestó decididamente como pierolista. En efecto, la mayoría de los marinos importantes que por entonces tomaron parte activa en la vida política del país, lo hicieron más bien adhiriéndose a los postulados del Partido

Civil dirigido por Manuel Pardo. Como bien señala Palacios Rodríguez, dicho partido "aglutinó en su seno a los marinos más representativos de su época, desarrollando una vigorosa y descollante acción partidaria". Marinos muy notables integraron los niveles directivos del Partido Civil, como Lizardo Montero, Miguel Grau, Aurelio García y García, Camilo Carrillo y José Sánchez Lagomarsino.

De ellos, el que tuvo una actuación más intensa y prolongada en la vida pública del país fue Camilo Carrillo. Nacido en Paita en 1830, tuvo una profunda inclinación por la docencia, al igual que por los estudios científicos. En varias ocasiones, y por largos períodos, ocupó la dirección de la Escuela Naval, y ejerció también la docencia en la Universidad de San Marcos. Igualmente, desempeñó diversas funciones en la administración pública como, por ejemplo, la Dirección General de Correos. Hombre de convicciones democráticas, integró las filas del Partido Civil desde los inicios de la década de 1870. Fue Ministro de Hacienda y Comercio de Manuel Pardo, y posteriormente diputado y Presidente de su Cámara. Tras el inicio de la guerra con Chile, fue nombrado Ministro de Guerra y Marina durante la breve gestión de Francisco García Calderón. Posteriormente, bajo la Presidencia de Lizardo Montero -su paisano y compañero de armas- encabezó el Consejo de Ministros y tuvo a su cargo la cartera de Gobierno y Policía. Más de diez años después, en 1895, volvió a ser Ministro de Guerra y Marina, falleciendo en el año de 1900.

Pero quizá el marino que en el ámbito de la vida política tuvo mayor vigencia fue Lizardo Montero. Nacido en 1832 en Ayabaca, desde muy joven fue atraído por los acontecimientos políticos. Junto con otros oficiales de la Armada, participó en 1856 en el levantamiento de Vivanco contra Castilla. En la década siguiente no dudó en apoyar el movimiento de Mariano Ignacio Prado dirigido a derrocar el

régimen de Pezet. Identificado con el Partido Civil, fue elegido en 1871 senador por el departamento de Piura. Siendo parlamentario solicitó licencia para enfrentarse -y lo hizo con fortuna- a las fuerzas revolucionarias de Piérola. Durante el gobierno de Pardo fue ascendido al grado de contralmirante, siendo además nombrado Jefe Supremo de la Armada. En 1876 lanzó su candidatura a la Presidencia de la República, aunque finalmente no recibió el apoyo del líder del Partido Civil, quien prefirió respaldar las pretensiones de Mariano Ignacio Prado. A pesar de no ganar entonces la primera magistratura de la Nación, su figura siguió estando en el primer plano de la vida política peruana, debido a su notable carisma y fuerza de carácter. Así, durante la guerra con Chile gozó de gran prestigio entre los peruanos, y asumió la Presidencia cuando García Calderón fue obligado por las fuerzas chilenas a abandonar el país. Tuvo el honroso gesto de ofrecerse a los chilenos para reemplazar a García Calderón en su prisión en el país del sur, lo cual no fue aceptado por las fuerzas invasoras. Al iniciarse la década de 1890 fue elegido senador, y abandonó la vida política con la llegada al poder de Nicolás de Piérola, su enemigo político de siempre. Falleció varios años después, en 1905.

De los marinos que por entonces tuvieron dedicación política, uno de los que tuvo mayor prestigio intelectual fue, indudablemente, Aurelio García y García. Nacido en Lima en 1834, fue, además de notable marino y político, un hombre dedicado a las finanzas, a tareas intelectuales y a labores diplomáticas -a estas últimas ya nos hemos referido páginas atrás. En el ámbito de la política, se identificó desde un principio con los planteamientos de Manuel Pardo y del Partido Civil por él fundado. Precisamente él, durante su gestión presidencial, demostró la gran confianza que tenía en García y García al nombrarlo como enviado oficial del Perú para realizar delicadas negociaciones ante los gobiernos de la China y el Japón. Luego de desempeñar esa

exitosa misión, Pardo lo designó Ministro de Gobierno y Obras Públicas, cargo que desempeñó durante un año y medio. En él también pudo demostrar su gran habilidad diplomática, al tratar con gran tino incluso a los más radicales adversarios del gobierno. Terminado éste, García y García, al igual que muchos de los civilistas, pasó a estar en la oposición al gobierno de Mariano Ignacio Prado. Dicha oposición llegó al punto de convertirlo en un conspirador: así, en junio de 1877, junto con otros militares y marinos que también pertenecían al Partido Civil, originó una sublevación en el Callao, en contra de lo que ellos denominaban "política antinacional" e ineficaz de Prado, el cual no había sabido defender -según ellos- el honor del Perú ante la prepotencia de las fuerzas navales extranjeras. Obviamente, era una clara referencia a la actitud del gobierno frente a lo ocurrido en el combate de Pacocha, que enfrentó a las fuerzas británicas con el rebelde **Huáscar** tomado por los sublevados pierolistas.

Pero el levantamiento protagonizado por García y García y sus compañeros no pretendía apoyar las pretensiones de Piérola, sino denunciar los defectos del gobierno de Prado. Dicha sublevación terminó por distanciar del gobierno al líder del Partido Civil, quien fue acusado de inspirar la rebelión, y partió hacia el exilio.

Sin embargo, García y García continuó teniendo notable vigencia en la vida política peruana: al año siguiente, 1878, se desempeñaba como senador por Ayacucho y, tras el asesinato de Manuel Pardo, producido precisamente en las puertas de la sede de la Cámara Alta, formó parte de la Junta Directiva del reorganizado Partido Civil. Incluso su nombre estuvo entre los que más se repitieron cuando se pensaba en la persona que podría suceder a Pardo en la jefatura del Partido. Obviamente, el pronto estallido de la guerra con Chile

terminó con esas expectativas. Durante la contienda se desempeñó como Secretario de Campaña del Presidente Nicolás de Piérola, y como tal estuvo presente en las batallas de San Juan, Chorrillos y Miraflores. Tras la ocupación de Lima, marchó con Piérola al interior del país, y fue nombrado por éste, a falta de ministros, como Secretario General, encargado de toda la administración. En la época del gobierno de Iglesias volvieron a confiársele tareas diplomáticas -como ya lo hemos señalado páginas atrás- y a su retornó al Perú se dedicó ya a negocios de carácter privado. Llegó a alcanzar el grado de contralmirante, y murió en fecha tan temprana como 1888, a los 54 años de edad.

Miguel Grau fue otro marino que tuvo destacada actividad política. Junto con otros oficiales -algunos de los cuales ya hemos mencionado- participó en 1856 en el levantamiento promovido por Vivanco contra el Presidente Castilla, y también en 1865 en la revolución de Mariano Ignacio Prado contra el gobierno de Pezet. Se adhirió a este último movimiento recién llegado a las costas pacíficas trayendo la corbeta **Unión**, y consideró su deber secundar el levantamiento -presentado como una defensa del honor nacional frente a lo que se consideraba como tibia actitud del gobierno de Pezet ante las pretensiones españolas de esos años- a pesar de que su propio padre, por encargo del Presidente, le rogó que no lo hiciera. Posteriormente, Grau se manifestó en muchas ocasiones como claro defensor del orden constitucional, y en tal sentido se sintió identificado con los planteamientos de Manuel Pardo, máximo dirigente del Partido Civil. El hecho de que Pardo buscara el orden en la vida peruana como un objetivo, y criticara el caos que el militarismo había producido a lo largo de buena parte de nuestra historia republicana, llevó a Grau a identificarse con sus postulados. Así lo demostró, como ya lo hemos señalado anteriormente, en su decidida actitud en contra de la sublevación de los hermanos Gutiérrez en 1872 -clara muestra de ese

militarismo que Pardo pretendía dejar atrás-, y en la defensa del régimen constitucionalmente elegido cuando, dos años después, las fuerzas pierolistas pretendieron derribar al gobierno. En esa ocasión Grau, al mando del monitor **Huáscar**, se dirigió al sur para capturar el barco rebelde, **Talismán**, en el cual viajaba el propio Nicolás de Piérola. La nave fue capturada, aunque el caudillo había logrado escapar e internarse en el territorio en dirección a Moquegua.

En 1875 Grau hizo más formal su participación activa en la política al ser elegido, como miembro del Partido Civil, diputado por Paita. Ya por entonces era capitán de navío y, aunque no destacó como orador parlamentario, puso especial interés en utilizar esa tribuna para manifestar sus opiniones en defensa del imperio de la ley, y para referirse a asuntos tocantes a la vida naval y al desarrollo de la Marina de Guerra. Así, formó parte de la Comisión de Marina en la Cámara de Diputados, y puso especial interés en lograr que se estableciera, en cuanto a los ascensos en la plana mayor de la Armada, el predominio de los criterios basados en el mérito y en la eficiencia de los candidatos, y no ya en el mero interés político del gobernante de turno. En el fondo, buscó el desarrollo de una mayor profesionalización en la institución y postuló, en esa misma línea, la reorganización del Ministerio de Guerra y Marina de acuerdo con criterios funcionales y modernos. Su actividad parlamentaria fue sobria y serena, y precisamente ello fue poco a poco otorgándole un mayor prestigio en el ambiente político. Defendió con frecuencia la necesidad de lograr el predominio de la "conciencia cívica" por encima de las discrepancias de partido o de grupo, y consideró -y éstas son sus propias palabras- que el destino político del Perú seguiría siendo incierto "si es que se pretende como hasta aquí hostilizar el elemento sano y honrado del país". Así, pues, su prestigio político y profesional fue creciendo, al punto de que hubo quienes pensaron en Miguel Grau como posible candidato presiden-

cial para las elecciones de 1880. Incluso se siguió hablando de ello luego del estallido de la guerra con Chile y de empezar a conocerse las hábiles "correrías" del Huáscar. Tan cierto fue esto, que el propio Grau se refirió al asunto en carta dirigida a su esposa, y fechada en Arica el 27 de septiembre de 1879, es decir, pocos días antes del combate de Angamos:

"Había resuelto no contestar nada respecto al asunto presidencia, porque francamente me parecía una broma, pero al ver que me lo repites nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa, por lo menos por ahora, que aún conservo mi razón".

En definitiva, y sobre todo en la década de 1870, no fueron pocos los marinos que tuvieron destacada participación en la vida política nacional: los hubo Ministros de Estado, diputados, senadores e incluso prefectos. Sin embargo, es importante señalar -y esto es subrayado por Palacios Rodríguez- que a pesar de haber desempeñado diversas funciones de carácter público, nunca estos marinos trasladaron sus inquietudes políticas a los buques o a las dependencias de la Armada. Ocuparon carteras ministeriales, entre otros, Camilo Carrillo y Aurelio García y García. Senadores fueron Lizardo Montero y el propio García y García. Miguel Grau, Luis Germán Astete y Camilo Carrillo ocuparon escaños en la Cámara de Diputados. E inclusive Lizardo Montero llegó, en dramáticas circunstancias, a la Presidencia de la República. Debe destacarse también el hecho de que, en el curso del segundo gobierno de Mariano Ignacio Prado, se dio por primera vez el caso de un marino ocupando la cartera ministerial de Guerra y Marina: fue el contralmirante Antonio de la Haza. Es un dato importante, porque hasta entonces dicho ministerio había estado fundamentalmente a cargo de jefes del Ejército, lo cual pudo haber influido en

la ya mencionada diferencia de trato brindado a la Marina por muchos gobiernos, en beneficio del Ejército.

Luego del final de la guerra con Chile, y hasta los años iniciales del presente siglo, muchos marinos siguieron ocupando cargos públicos de diversa importancia: señala Vegas que hubo -al igual que antes de la guerra- ministros de Estado, parlamentarios, prefectos, cónsules, e incluso miembros de la Armada que se desempeñaron en cargos de importancia menor como, por ejemplo, direcciones de colegios.

2. EL PERSONAL SUBALTERNO

2.1 SU PROCEDENCIA

Un problema que se presentó desde los días iniciales de la Marina de Guerra del Perú fue el relativo al personal subalterno. Y fue un problema que tuvo dos vertientes: por un lado, todo lo relacionado con su adiestramiento y experiencia en las diversas labores que debía desempeñar, de lo cual trataremos más adelante; y, por el otro, lo referido al espíritu de cuerpo, que se veía como algo que era de necesidad fundamental no sólo por razones de eficacia, sino también de mantenimiento de la disciplina.

En este sentido, una circunstancia que desde los primeros tiempos se reveló como perturbadora del normal desarrollo de la Armada fue la relativa a la diversidad de las nacionalidades de quienes integraban las tripulaciones de los buques. Así, por ejemplo, el mariscal Miller anota en sus memorias el recuerdo de cómo, durante el desarrollo de la expedición a Intermedios, la tripulación de los buques de transporte

de la escuadra estaba integrada por personas de nacionalidades muy diversas -los había ingleses, norteamericanos, franceses, holandeses e hispanoamericanos-, lo cual generaba grandes dificultades entre quienes dirigían las operaciones para hacerse entender por la mayoría de los tripulantes. Sin embargo, en todo caso las dificultades de comunicación eran susceptibles de ser solucionadas de manera sencilla, o con el transcurso del tiempo y el aprendizaje de nuestra lengua por quienes no eran hispanohablantes: el problema más delicado era el representado por el carácter mercenario de esos hombres, que podía inclinarlos a la indisciplina o a la deserción con el advenimiento de alguna situación difícil. Además de las nacionalidades aludidas en torno a las observaciones de Miller, a lo largo del siglo XIX hubo, en nuestra Marina de Guerra, también tripulantes irlandeses, escoceses, españoles, y muy numerosos fueron los chilenos. La presencia de estos últimos fue muy notable a lo largo de buena parte del siglo; con ocasión del estallido de la guerra del Pacífico se dispuso su retiro de los buques de la Armada nacional.

El propio monitor **Huáscar**, durante sus campañas de 1879 contra Chile, tenía entre sus tripulantes a personas de siete nacionalidades. Esto traía consigo un elemento adicional de inquietud entre los jefes y oficiales, cual era la preocupación por el mantenimiento del orden y la disciplina en tan difíciles jornadas. Lo relata así Vegas:

*“Navegación incesante de cara al peligro; privaciones y vigili-
as innumerables soportadas con estoica resignación; lejos de la patria,
lejos de la familia a la que apenas se acercaban en fugaces instantes;
en continua tensión nerviosa, alertas y obligados a guardar la férrea disciplina
necesaria a una tripulación en que estaban representadas siete nacionalidades...”*

Pero no debe pensarse que estas circunstancias fueron simple consecuencia de la falta de previsión de las autoridades peruanas en lo relacionado con la formación y adiestramiento de tripulantes nacionales. En realidad, la presencia de marineros extranjeros fue algo frecuente en buques de guerra de muy diversos países, e incluso en la propia Armada británica. Fernando Romero llama la atención sobre este punto, al referir que el hecho de tener tripulantes foráneos en los buques de guerra peruanos no era una rareza de la Armada nacional:

“Aun en los buques de guerra británicos, en los cuales se tomaba precaución de limitar el número de marineros extranjeros, en tiempo de guerra solían encontrarse algunos en los cuales el 14% de la dotación lo formaban extranjeros no sólo europeos (prusianos, daneses, suecos) sino también de remotos lugares (bengalís, brasileños, corsos, antillanos) y hasta de países enemigos”.

En el caso de la Armada de los Estados Unidos, también se dictó una disposición ordenando que al menos las dos terceras partes de la dotación de cada buque debía estar integrada por norteamericanos.

En el Perú, los problemas relativos a las tripulaciones de los buques de guerra se agravaron con el avance de la crisis financiera del Estado. Por eso, como anota López Martínez, los años más difíciles fueron los de la pre-guerra: los inmediatamente anteriores al estallido de la guerra con Chile. Además, las dotaciones de tripulantes no estaban completas en los buques:

“Había una alarmante carencia de las mismas y las pocas que revistaban en las unidades de la Escuadra no destacaban precisamente por su disciplina y eficiencia. Lo propio se

puede decir del personal especializado: técnicos y maquinistas -en su mayoría extranjeros- quienes también se vieron afectados en sus intereses y expectativas económicas a causa de la crisis fiscal. No debemos olvidar que todos estos hombres -tripulantes y especialistas- recibían un salario, ya que no existía lo que hoy conocemos como Servicio Militar Obligatorio”.

Cuando en los últimos años de la década de 1870 las autoridades peruanas empezaron a tomar conciencia de la posibilidad del inicio de un conflicto bélico en las costas del Pacífico Sur que pudiera involucrar al Perú, se procuró poner los medios -aunque ya muy tardíamente- para mejorar la situación de la Marina y de la propia escuadra. En realidad, ya en 1878 eran evidentes los crecientes problemas que enfrentaban a los gobiernos de Bolivia y Chile, los cuales, en caso de convertirse en un conflicto bélico, a la larga iban a afectar al Perú por la existencia del Tratado Secreto que ligaba en lo defensivo a nuestro gobierno con el de Bolivia.

En esas circunstancias, pensando de modo específico en la manera de aumentar el número de los tripulantes en los buques -ya que, como antes hemos señalado, en muchos de ellos las dotaciones estaban incompletas-, y teniendo en cuenta que la Escuela de Grumetes, recién fundada por esas fechas, no se encontraba aún en disposición de ofrecer el personal que los buques necesitaban, se decidió establecer el sistema de enganche de tripulaciones. La idea fue fruto de la visión realista que de la situación tuvo el contralmirante Antonio de la Haza, en su condición de ministro de Guerra y Marina. El sistema fue establecido por el Presidente Prado en el mes de mayo del referido año de 1878, y adoptó la forma de contrataciones particulares, tal como se practicaba ya en el Ejército: dichas contrataciones se celebraban por el plazo

de un año para las tripulaciones de los buques de guerra; vencido ese término, el contratado recibía un sueldo extraordinario como gratificación, junto con su licencia final. Si el interesado quería renovar su contrata, podía hacerlo por similar plazo, y recibiendo -al igual que los que se licenciaban- la mencionada gratificación. En realidad, las contratas podían renovarse, en las mismas condiciones, por años sucesivos. La medida fue elogiada por diversos sectores; es particularmente ilustrativo el comentario que hizo el diario **El Peruano** en junio de 1878 en torno a esa iniciativa del gobierno, que era vista como un avance, no sólo en cuanto suponía un sistema definido de reclutamiento de tripulantes, sino también porque éstos recibían un trato adecuado. Transcribimos algunos significativos párrafos de esa nota periódica:

“La Escuela de Grumetes en la que adquieren la conveniente educación profesional los ciudadanos que se dedican al servicio de las naves, no puede suministrar en la actualidad un personal numeroso cual lo requiere la Marina nacional y para que esa deficiencia no sea sensible ha establecido el Gobierno las reglas que deben observarse para el enganche de la gente de mar, bajo la forma de contratas particulares.

Las condiciones equitativas y verdaderamente liberales que se han establecido para el enganche de marineros brinda a éstos poderosos atractivos que les asegura los derechos que adquieran por sus contratas, y las gratificaciones que deben percibir una vez que han terminado sus compromisos.

La libertad civil que tienen derecho de gozar todos los ciudadanos ha sido cuidadosamente respetada en el decreto que nos ocupa, rodeándola de las garantías más eficaces para que en las contratas que se celebren concorra el libre

consentimiento del marinero que se obliga a prestar sus servicios en la Escuadra.

Si bien es cierto que en el ajustamiento de las contratas debe consultarse la libre y espontánea voluntad del marinero, manifestada de un modo cierto e inequívoco, es también evidente que una vez otorgada la contrata con todas las solemnidades prescritas, esta es firme y válida, y no es de ninguna suerte lícito al marinero rescindirla, ni menos separarse violentamente de la Escuadra.

Por esto se ha dispuesto que los marineros que abandonaren el servicio sin llenar las condiciones del contrato, serán perseguidos como desertores y se les comenzará a contar el año del compromiso sólo desde la fecha en que sean aprehendidos, sin tomarse en cuenta el tiempo anterior a la desertión.

Siendo de breve duración el término del contrato y debiendo éste celebrarse libre y espontáneamente, es indudable que ninguna razón puede favorecer a un marinero para separarse del servicio, ocasionando en esto graves entorpecimientos e irregularidades.

Por lo demás, se ha consultado con tanta escrupulosidad la justicia en el decreto que establece la forma y condiciones para las contratas de marineros, que se concede a éstos derechos a los goces de invalidez, si se inutilizan por consecuencia del servicio.

Creemos que condiciones más liberales, que garantías más eficaces, que remuneraciones más justas, es imposible que puedan reunirse en las contratas de marineros, que tendrán

en virtud del decreto últimamente expedido toda la fuerza y validez que las leyes reconocen a los contratos de locación de servicios”.

Así, pues, se veía esa medida como un acertado recurso para suplir, momentáneamente, el número de tripulantes que la Escuela de Grumetes aún no podía ofrecer. Sin embargo, existía la esperanza de que en poco tiempo pudiera ya ese plantel proveer de marineros a todos los buques de la escuadra. De este modo, el mismo comentario periodístico señalaba la ilusión de que pronto pudiera existir una tripulación enteramente peruana en nuestros buques: “que todas las dotaciones de las naves de guerra desde los comandantes hasta la marinería se hallen ligados por el poderoso e indestructible vínculo de la nacionalidad”.

En realidad, era muy importante que el asunto de las tripulaciones de los buques fuera tratado de modo integral, ya que en el Perú -al igual que en la mayoría de los países del mundo, incluida la primera potencia marítima, Gran Bretaña-existió desde mucho tiempo antes la creencia de que las tripulaciones de los buques debían estar compuestas por hombres procedentes de los niveles más bajos de la sociedad, e incluso pertenecientes a grupos marginados como, por ejemplo, los delincuentes o las personas caídas en desgracia. López Martínez reflexiona sobre esta creencia, e incluso recoge testimonios que confirman que se trataba de una apreciación muy generalizada. Uno muy ilustrativo es el constituido por una comunicación dirigida, precisamente en 1878, por el prefecto de Lima al ministro de Guerra y Marina, en los siguientes términos:

“Me es honroso dirigirme a US. para que se digne expedir la orden oportuna, a fin de que ingrese a la Marina el vago

formaban parte de las tripulaciones de los buques. La razón de que por entonces hubiera en las dotaciones de los buques personas provenientes de las cárceles, fue la escasez de tripulantes que con anterioridad había sufrido, en forma aguda, la Armada. Así, se había recurrido a la aparente solución de completar con presos las dotaciones. Y decimos que fue una solución sólo aparente, porque se trataba de un recurso en extremo arriesgado: en efecto, la disciplina en las tripulaciones sufrió un notable menoscabo, e incluso se dieron situaciones de riesgo para los propios jefes y oficiales, frente a posibles actos violentos promovidos por los tripulantes. En razón de todo ello se dictó la mencionada disposición que ordenaba que ningún preso permaneciera en los buques de la Armada.

2.2 LA VIDA DEL TRIPULANTE

La frecuente creencia, mencionada líneas más arriba, de que las dotaciones de tripulantes de los buques debían estar conformadas por personas provenientes de los “bajos fondos” de la sociedad, tenía un fundamento real. En efecto, fue frecuente, en las tripulaciones de las Marinas de muchos países, la presencia de personas catalogadas como indeseables. Esto es explicado por Denegri Luna, aunque refiriéndose específicamente a la primera mitad del siglo XIX:

“El personal subalterno de los buques de guerra de las marinas del mundo, incluso de la Real Marina Británica (la más desarrollada en esa época) se formaba con gentes colecticias, embarcadas a la fuerza, sin consultar nacionalidad ni antecedentes. En el caso de las tripulaciones de los buques sudamericanos, la situación se hacía más difícil, pues se recurría a marineros extranjeros, por lo general

Atanasio Espinoza, que se encuentra detenido en los calabozos de la Intendencia”.

Es, pues, un claro testimonio de la aludida mentalidad, que en la década de 1870 empezó a cambiar entre las autoridades. En efecto, se vio la necesidad de formar adecuadamente a los tripulantes de los buques, para lo cual se creó la Escuela de Grumetes. A ese propósito de mejorar el nivel de las tripulaciones se refirió el ministro de Guerra y Marina -el ya mencionado contralmirante de la Haza- en la comunicación de respuesta negativa a la anterior solicitud del prefecto de Lima:

“Por diversas disposiciones supremas se ha prohibido dar de alta en los buques de la Escuadra a los vagos y mal entretenidos que la Policía aprehende con observancia del Reglamento de la materia, en razón de que, instituida la Escuela de Grumetes desde 1872, con el exclusivo objeto de educar jóvenes aparentes para su servicio, es de este plantel de donde sale anualmente un número competente de dichos jóvenes con la moralidad e instrucción marinera y militar necesarias en él adquiridas para reemplazar las bajas que ocurren a bordo de los buques que componen la Escuadra de la República, y no sería conveniente, bajo ningún aspecto, que tales jóvenes se hallaran reunidos en los estrechos límites de un buque con aquellos vagos y mal entretenidos, exponiéndolos así a una prematura corrupción, que daría por consecuencia obtener un resultado contrario al objeto que el Supremo Gobierno se ha propuesto, al fundar esa institución”.

En esa misma línea, dos años antes, en 1876, el gobierno había dispuesto que se dieran de baja en la Armada a todos los presos que

desertores de otras marinas, hombres recios y de escasas dotes morales”.

Con ese panorama, no es difícil imaginar los problemas que el personal subalterno pudo generar en la Armada peruana. Además, la vida en el buque de los marineros, y del personal subalterno en general, era realmente muy dura. Siempre refiriéndose a la primera mitad del siglo XIX, Denegri Luna explica esa vida dura y arriesgada: la alimentación era, por lo general, bastante deficiente, y la disciplina se solía mantener con la aplicación de medidas de gran severidad. Los oficiales “hacían vida aparte del resto de la tripulación” y los integrantes de ésta no estaban habitualmente armados -por el temor de los oficiales a los motines- sino que recibían sus armas sólo cuando se avecinaba un encuentro bélico. El referido autor nos explica otros detalles de la vida que por entonces desarrollaba el marinero:

“Al visitar los buques actuales no pensamos en el riesgo permanente de los gavieros, hombres encargados de manejar las velas en las vergas, operación que debía ejecutarse en forma precaria, en muchos casos a 20 o 30 metros de altura. El menor descuido significaba caer sobre cubierta y hallar la muerte. Casi todas las maniobras se practicaban a brazo, como por ejemplo recoger las anclas, manejar las bombas, etc. En caso de tempestad, los hombres se exponían a ser barridos de la cubierta por las olas enfurecidas; y al recoger o largar velas, caer al mar o morir sobre la cubierta.

Si tal era la vida del marino en tiempo de paz piénsese en los riesgos a que se exponían los tripulantes en una acción naval, donde hasta los actos más simples, por ejemplo el disparo de un cañón, podían ocasionar gravísimas heridas cuando no la muerte de los artilleros o sirvientes de la pieza.

Los numerosos heridos tenían que ser atendidos por un cirujano si lo había y por ayudantes inexpertos, que no disponían sino de muy pocos elementos para aliviar a sus pacientes”.

En realidad, no había muchas diferencias, en cuanto a la vida a bordo, con las tripulaciones de buques mercantes. A ello se ha referido Fernando Romero, al señalar que la mayoría de sus integrantes habían aceptado ese trabajo en vez de cumplir una condena en prisión, o eran prófugos de la justicia, o desertores de buques de guerra, o simplemente gente que había sido llevada a los buques a la fuerza, o mediante algún tipo de engaño.

Obviamente, las penurias materiales y económicas que los jefes y oficiales de la Marina peruana padecieron durante la mayor parte del siglo XIX -a lo cual ya nos hemos referido páginas atrás- fueron también sufridas por las tripulaciones, y en un grado más agudo. Un ejemplo ilustrativo nos es brindado por un comentario del diario *El Comercio*, fechado en marzo de 1877, en el cual, refiriéndose a los problemas sufridos por la Marina, se ponía especial énfasis en los padecimientos de las tripulaciones:

“Harto deplorable es la situación actual de nuestra Escuadra y ojalá el Supremo Gobierno se acordara de la importancia de tener en buen pie nuestra Marina de Guerra. Vergüenza da mirar la marinería de nuestros buques porque, está tan mal vestida que estos presentan al extranjero el aspecto más repugnante por los harapos con que están uniformados sus marineros.

Cuatro meses hace que no se les paga sus sueldos. Esto nos da a entender que no es la disciplina lo que más reina a

bordo, pues que, no se puede exigir gran subordinación cuando los servicios no están remunerados según contrato, y no creemos que el marinero cumpla satisfactoriamente con sus obligaciones cuando está el estómago de por medio, y más si se atiende que en su mayor parte nuestra marinería es mercenaria”.

Así, pues, la marinería sufrió también, en diversas etapas, grandes atrasos en cuanto al pago de sus haberes. Y ellos también fueron testigos de cómo en muchas ocasiones, estando sin percibir sus sueldos, los miembros del Ejército sí eran remunerados con puntualidad. A esa discriminación sufrida por la Marina nos hemos referido ya anteriormente. Sin embargo, en el caso del personal subalterno, interesa recoger una queja formal enviada por los tripulantes de la fragata **Independencia** para ser publicada en los principales diarios de Lima -en septiembre de 1877-, en la cual se referían a los atrasos en los sueldos, pero sobre todo censuraban el mejor trato que en ese asunto recibían los miembros del Ejército. Se dirigieron en los siguientes términos a los editores de diarios de la capital:

“Ustedes que se interesan por el bien del país y de la humanidad que sufre, dígnense preguntar al señor Ministro de Guerra, por qué motivo no se nos abona nuestros haberes en más de tres meses, cuando el Ejército está con el día.

El 10 de este mes nos dio envidia que a la guarnición de este buque, le vinieron a pagar del batallón “Callao” el sueldo del presente mes, cuya revista pasaron el 8, y a nosotros ni siquiera un centavo por el mes de julio último. ¿Acaso no servimos como los otros a un mismo Gobierno? O será que nadie habla por nosotros. Sensible es que no tengamos en

tres meses, desde la campaña contra el Huáscar (se refieren al episodio en el que dicho monitor fue tomado por los pierolistas), ni un real para comprar tabaco y jabón para lavar nuestra ropa. Dígnense ustedes, señores, publicar la presente o pedir que el Supremo Gobierno le abone los tres meses de sueldo que le adeuda a la tripulación de la Independencia”.

El diario **El Comercio**, junto con la publicación de esa carta, comentó que, si la causa de ese problema era la falta de recursos, más valía, en todo caso, no pagar a nadie; y afirmaba que era, además, una temeridad pagar a unos y no a otros, sobre todo cuando los servidores de la Armada eran testigos de los pagos que se efectuaban a quienes servían en el Ejército.

Ya hemos señalado cómo esos años previos al estallido de la guerra con Chile fueron especialmente difíciles en el seno de la Marina de Guerra: difíciles tanto para los jefes y oficiales, como para el personal subalterno. Esos problemas, que tenían una raíz económica, generaron reacciones diversas entre los tripulantes como, por ejemplo, las deserciones. Estas llegaron a constituir un problema muy grave en los años finales de la década de 1870, al punto de que el Comandante General de la Marina se vio obligado, en diciembre de 1878 -como reacción frente a la deserción de tres marineros de la corbeta **Unión**- a disponer medidas muy severas de vigilancia en los buques, que pudieran prevenir en el futuro las tentaciones de deserción en la marinería. En esos años el problema de las deserciones se combinó con otras situaciones que en muchos casos eran causa de desórdenes: por ejemplo, el hecho -que no era ninguna novedad, pero que podía contribuir a agudizar los malestares- de que había muchos extranjeros entre el personal subalterno. Es más: en el caso del personal de

máquinas de los buques, prácticamente todos eran foráneos, sobre todo ingleses y franceses. Otra situación anómala -que combinada con los anteriores factores podía llevar a consecuencias desastrosas en cuanto a la inobservancia de la disciplina-fue, tal como lo señala López Martínez, "la desmedida afición alcohólica que afectaba tanto a nacionales como foráneos".

Pero debemos también fijarnos en aspectos positivos que podrían destacarse: uno significativo fue el hecho de la creación, en 1875, de una Caja de Ahorros, destinada a ayudar a la formación de un capital por parte de quienes egresaban de la recién creada Escuela de Grumetes. En realidad, esa iniciativa no logró arraigar debido al posterior inicio de la guerra con Chile. Sin embargo, constituye un episodio en el que las autoridades mostraron interés por la mejora de las condiciones de vida de quienes componían la marinería.

No es difícil imaginar la precariedad de la situación, para el personal subalterno, luego del final de la guerra. Palacios Rodríguez se ha referido a esa etapa con detalle, señalando los grandes atrasos en el pago de los sueldos -no sólo en el caso de la tripulación de los buques, sino también de quienes laboraban en las diversas dependencias de la Armada. Esa grave situación provocó protestas en más de una oportunidad, e inclusive ocasionó las renunciaciones de algunos jefes que tenían bajo sus órdenes a personas que sufrían esos atrasos. Entre los tripulantes de buques hubo reacciones violentas, llegando en más de una ocasión a auténticos estados de rebeldía generalizada. Entre quienes laboraban en tierra hubo muchos casos de deserciones: así ocurrió, por ejemplo, con trabajadores de las capitanías de puertos. Fueron muchas las solicitudes de los comandantes de los buques, apremiando para que se pagara a las tripulaciones, y poniendo especial énfasis en la urgencia que había de pagar puntualmente a los tripulan-

tes extranjeros, aunque sin obtener mayores resultados. El propio Palacios resume bien las causas del problema y sus consecuencias:

“En esta línea, podemos decir, pues, que los haberes del personal de la marina fueron un fiel reflejo de la crítica situación del Erario Nacional. Las exiguas asignaciones presupuestales no sólo permanecieron estacionarias, sino que sufrieron en determinadas circunstancias severas restricciones, lo que evidentemente motivó que muchos abandonasen el servicio para dedicarse a otras actividades”.

2.3 SU FORMACIÓN

Cuando verdaderamente se vio en el país la necesidad de poner en práctica una política dirigida a la formación y adiestramiento del personal subalterno de la Armada -marineros, grumetes, artilleros- fue ya en vísperas de la guerra con Chile, al constatarse que el nivel de preparación que tenían era deplorable, y al vislumbrarse el peligro de un conflicto armado. Esto no quiere decir que con anterioridad no se hubiese dado, en ciertos momentos, algún interés por brindar al personal subalterno una preparación adecuada: sin embargo, las casi permanentes dificultades financieras que hasta entonces había sufrido el Estado, y la falta de conciencia en muchos de nuestros gobernantes en cuanto a la importancia de la Marina para el país, fueron elementos que conspiraron contra esos propósitos.

Además, en el curso del siglo XIX los cambios producidos en el marco de la vida marinera, y sobre todo las nuevas técnicas navales, motivaron que, en cierto modo, fuera también sufriendo transformaciones el papel del personal subalterno. Así, por ejemplo, la aparición de la propulsión a vapor, o los progresos en lo referente a la artillería,

lograron que los buques más modernos no requirieran de un número tan elevado -como antes sí se necesitó- de marineros, de grumetes o de artilleros. En efecto, los buques de vela, con sus especiales características, y con sus numerosos cañones en las bandas, precisaban de personal subalterno en un número mayor que el requerido por las embarcaciones posteriores. Esto es claramente explicado por Denegri Luna:

“Los nuevos buques no requerían tantos hombres. Esta reducción venía determinada por la supresión o disminución de velámenes y por el número limitado de los cañones (menos cañones pero de más calibre), los que iban dejando las bandas para situar la artillería, más potente, a proa y popa de los buques de guerra”.

Así, por ejemplo, la llegada al Perú de nuestro primer vapor de guerra, el **Rímac**, supuso la dación de un reglamento complementario para los buques de guerra propulsados a vapor, que contemplaba algunas de estas nuevas circunstancias.

Si bien tan sólo en vísperas de la guerra con Chile surgió un esfuerzo dirigido a estructurar de modo ordenado la preparación y la formación del personal subalterno de la Armada, no quiere ello decir -como ya lo señalamos- que antes no se hubieran producido intentos parciales en ese sentido. Así, por ejemplo, en fecha tan temprana como el mes de diciembre de 1821, en vista de que la Escuela Central de Marina tardaba en iniciar su funcionamiento, las autoridades -preocupadas por la necesidad de contar con personal adiestrado en la navegación- decidieron recurrir a la Casa de Niños Expósitos, disponiendo que se seleccionaran, entre los jóvenes albergados por dicha institución, a diez o veinte de ellos, que tuvieran entre 12 y 14 años de

edad, con el fin de que se pudieran dedicar a aprender las técnicas de la navegación a través de la práctica en las propias embarcaciones. Dicho recurso no constituyó una especial novedad, ya que había estado contemplado, por ejemplo, en el reglamento de navegación expedido por el virrey Guirior, a fines del siglo anterior.

Consideramos pertinente, al referirnos ahora a la formación del personal subalterno, hacer alusión a otro esfuerzo que tuvo cierta relación con ello: se trata de la iniciativa, llevada a cabo hacia 1840, dirigida a dotar de eficacia la organización de las denominadas milicias navales, las cuales debían formarse -según nos lo explica Denegri Luna- "con toda la gente de mar que estuviese inscrita en las matrículas correspondientes". Tales matrículas incluían a quienes laboraban en la Marina Mercante, así como a todas las personas relacionadas con la vida marinera, como los herreros de las maestranzas navales, los carpinteros, los propios cargadores de los puertos, los lancheros y hasta los mismos pescadores. La idea era la de formar con todos ellos un personal de reserva, que pudiera ser útil a la Armada en algún momento de emergencia bélica. Las milicias navales dependían de las altas autoridades de la Armada -se dispuso que su Inspector General fuese el Ministro de Guerra y Marina, y el Subinspector el Comandante General de la Marina-, y se dividieron en cinco grandes grupos, que recibieron la denominación de Tercios Navales. Todo esto fue fruto de una clara influencia de las Ordenanzas Navales españolas, ya que éstas justamente disponían dicho sistema en cuanto al personal de reserva de la Armada. Incluso la propia denominación de Tercios Navales fue así establecida por dichas Ordenanzas. Los Tercios fueron los de Piura, La Libertad, Lima, Arequipa y Moquegua, siendo cada uno de ellos comandado, respectivamente, por los capitanes de los puertos de Paita, Huanchaco, Callao, Islay y Arica. Se estableció que quienes conformaran dichos Tercios realizaran de modo periódico

ejercicios diversos, con el fin de que estuviesen siempre preparados para actuar en caso necesario. Los Tercios comenzaron a funcionar en el año de 1841, aunque en ciertos casos en circunstancias que no eran las ideales. Así, por ejemplo, de los cinco Tercios, solamente dos fueron comandados por marinos, ya que los de Piura, Arequipa y Moquegua fueron dirigidos por oficiales del Ejército, quienes estaban a cargo de las capitanías de los respectivos puertos. Cada Tercio, a su vez, se subdividía en Partidos Navales, los cuales debían tomar el nombre de la provincia en la cual se desarrollaban. Por ejemplo, el Tercio Naval de Lima estuvo subdividido en los Partidos Navales del Callao, Ica y Chancay.

En realidad, se definió muy bien la organización de esas fuerzas de reserva. Así, se dispuso que deberían pertenecer a la Marina todos los oficiales que recibieran la misión de velar por la disciplina y el adiestramiento de ese personal, el cual debía estar integrado por hombres preparados para tareas muy diversas como, por ejemplo, las de ser, tal como lo recoge Denegri Luna,

“Pilotos de Altura, Pilotos Prácticos de Costa, Oficiales de Mar, Marineros, Grumetes, jefe y maestros de Maestranza, carpinteros de ribera, carpinteros de blanco, calafates, toneleros, hojalateros, herreros, veleros, aserradores, lancheros, fleteros, cargadores o estibadores, pescadores (...)”.

El mismo autor refiere que ya a fines de 1848 los Tercios Navales, en conjunto, estaban compuestos por 2,804 hombres. Pero el desarrollo de los mismos no fue parejo a lo largo de esa década: en realidad, antes del inicio del primer gobierno de Ramón Castilla, no tuvieron una actividad regular. Fue con la llegada al poder de Castilla cuando adquirieron un mayor ritmo de actividad, y cuando se registró de

manera ordenada la nómina de los hombres que los componían, con el fin de poder disponer de modo rápido y eficaz de sus servicios en las circunstancias en que fuese necesario.

La organización de los Tercios Navales fue muy importante, ya que de sus integrantes muchas veces se reclutó a las tripulaciones de los buques de guerra de la Armada, sobre todo en los tiempos en los que aún siguió predominando la navegación a vela.

En efecto, en esos tiempos la tarea de dirigir la navegación de un buque mercante era similar a la de hacerlo con un buque de guerra: las diferencias estribaban en las formas de combate, las cuales tampoco entrañaban un adiestramiento demasiado complejo. Fue con la aparición de la navegación a vapor -y de los buques de guerra que utilizaron dicho sistema de propulsión- cuando ya se empezó a requerir, en las diversas Marinas de Guerra, de tripulaciones más expertas. Así, en el caso peruano, la aludida llegada del **Rímac**, el cual fue nuestro primer vapor de guerra, supuso el inicio de una nueva etapa en lo relativo al desarrollo del personal de la Armada. El manejo de máquinas complejas, o la necesidad de utilizar cañones que eran producto de un mayor avance tecnológico, necesitaron de personal más especializado. Pensemos que ya por entonces se fue haciendo frecuente la construcción de buques de guerra como una actividad específica de la industria naval, mientras que en la época de la navegación a vela las diferencias entre un buque mercante y uno de guerra eran, en realidad, mínimas.

Y hubo episodios en la historia de la Marina de Guerra en los que, a pesar de todas las dificultades, el personal subalterno demostró capacidad y destreza en su desempeño: en este sentido, un ejemplo destacable es el constituido por la "hazaña náutica" -así la define Melitón Carvajal Pareja- que supuso el viaje, de quince meses de

duración, de los monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa** hacia el Perú, ya en la década de 1870.

Pero fue en los años previos a la guerra con Chile -como lo hemos señalado más arriba- cuando las autoridades peruanas pusieron mayor interés en desarrollar una adecuada política de formación y adiestramiento de aquellas personas que integraban las tripulaciones de los buques de la Armada. Así, a fines de 1877 se dispuso la creación de una Escuela de maquinistas, con el fin de formar personal técnico que pudiera estar capacitado tanto para el manejo de las máquinas de los buques de guerra, como para realizar las adecuadas reparaciones de las mismas. En realidad, dicho plantel se creó como una sección de la Escuela de Artes y Oficios, destinada de modo exclusivo -tal como textualmente se lee en la disposición que la creó- “a la enseñanza de los ramos necesarios para el conocimiento perfecto de la formación y manejo de las máquinas de vapor y el de sus reparaciones”.

Se dispuso, en principio, que la mencionada sección estaría compuesta por veinte alumnos. En la creación de ese centro docente influyó la preocupación ya por entonces reinante en torno a la posibilidad del inicio de un enfrentamiento bélico en las costas del Pacífico. Junto con ello -lo cual demandaba una mejor preparación en todos los estamentos que integraban la Marina de Guerra- puede mencionarse otro motivo que también influyó en ese interés por formar a maquinistas: el hecho de que casi todos los responsables de las máquinas de los buques de la Armada eran extranjeros. Cumplían ellos, por lo general, con gran aptitud sus labores, aunque por entonces la crisis financiera del Estado había provocado retrasos graves en el pago de sus haberes, que en el citado año de 1877 llegaron a ser de hasta cinco meses. Además, es de presumir que en la creación de dicho centro de instrucción influyera la idea de producir cierto ahorro al

Estado, ya que a los maquinistas peruanos se les podría pagar sueldos menores que los que habitualmente eran percibidos por los extranjeros. A todas estas circunstancias relativas a los maquinistas extranjeros alude del siguiente modo López Martínez, al referirse a la creación del mencionado establecimiento:

“Pero al margen de necesarias economías, en la mente de los más lúcidos miembros del Gobierno y de la Marina se agitaba la inquietud por la posibilidad de un conflicto internacional al parecer inevitable. Si llegaba este caso, los maquinistas vivirían una dura y peligrosa alternativa: continuar sirviendo o rescindir sus contratos con el Perú. Las reformas que se hacían apresurada y tardíamente trataban de suprimir tan grave inconveniente”.

Por otra parte, el mencionado temor frente a un conflicto bélico llevó también a la creación, al año siguiente, de una Escuela de Condestables. En efecto, en enero de 1878 se dispuso la apertura de ese centro, con el fin de solucionar un grave problema padecido por nuestra Armada, consistente en la falta de diestros artilleros. Además, todo lo relativo al desempeño de los artilleros adolecía de imprecisiones y falta de organización, con lo cual -y el mismo día de la creación de la Escuela de Condestables- se dispuso el establecimiento de una Junta con el fin de que reglamentara “las voces de mando y el servicio en el manejo de la artillería de los buques de la Escuadra”. El entonces capitán de fragata Melitón Carvajal publicó un trabajo señalando sus propuestas en torno a la forma de organización de la Escuela de Condestables, en el que se advierten sus conocimientos en cuanto a las funciones de los artilleros, al igual que en lo relativo a las necesidades que entonces tenía la Armada en ese aspecto. En ese estudio definió de modo muy preciso las características de las funciones que debían

cumplir los condestables en la Armada, a partir del análisis de su papel en otras escuadras. Concluyó que el condestable

“es un oficial de mar, cuyo rango se reduce al cuidado y conservación de los fuegos de artillería y armas menores, a la estiva, conservación y seguridad de la pólvora y de los artificios de guerra y que para el desempeño de las labores que le están encomendadas, necesita conocer el manejo y uso de los cañones, sus trincas y desmontes, la composición de la pólvora y de los artificios, las precauciones que estos exigen y la manera como deben emplearse”.

Se trataba, pues, de funciones fundamentales, y que debían cumplirse con precisión durante los combates. Lamentablemente, la falta de preparación de nuestros artilleros durante la guerra con Chile -ya que la creación de la mencionada Escuela fue bastante tardía- marcó el fatal destino de la Armada peruana durante ese conflicto. Lo explica, y con ejemplos por demás ilustrativos, López Martínez:

*“La campaña naval de 1879 permitió comprobar una nefasta realidad: nuestros buques carecían de artilleros competentes. Sobre el particular quedan muchos penosos testimonios. De nada valió que a último momento se contratara condestables en el extranjero y que al fin se programaran ejercicios de tiro cuyos resultados fueron realmente desalentadores. Por esta causa Miguel Grau tuvo que usar el espolón del **Huáscar** en Iquique y, también por ello, la fragata blindada **Independencia** fue obligada a una tenaz persecución que culminó en el trágico accidente que la dejó fuera de combate”.*

Acertada, aunque tardía, fue la iniciativa de crear la Escuela de Condestables: el inicio de la guerra con Chile se produjo poco más de un año después, y ese era un periodo muy corto como para que se pudieran esperar resultados alentadores en la preparación del grueso de quienes integraban el cuerpo de artilleros.

En torno a esas mismas fechas, y obedeciendo a idénticas preocupaciones, se dispuso la creación de una Escuela de Grumetes. En efecto, el problema de fondo ya descrito -la falta de preparación y adiestramiento de los tripulantes peruanos de los buques de guerra de la Armada, a lo largo de casi todo el siglo pasado- llevó a que en el año de 1878 se ordenara la fundación de dicha Escuela. A inicios de ese año, el entonces comandante Camilo Carrillo expresó su grave preocupación por los problemas derivados de dicha falta de preparación en las tripulaciones:

“Recibidas éstas por lo común bajo la presión de la necesidad y sin que se pueda atender ni a garantías ni a antecedentes, es preciso aceptar en muchos casos a gentes viciosas y advenedizas, sin conocimientos en la profesión, sin nociones de ninguna especie, sin costumbres de moralidad y sin hábitos de obediencia ni disciplina; gente a quienes con frecuencia es indispensable que se les inspire temor para conseguir de ellos el debido respeto y aún el cumplimiento de sus compromisos”.

Carrillo celebraba la creación de la Escuela de Grumetes -la cual, por disposición gubernativa, debía funcionar a bordo de la fragata *Apurímac*-, pero propuso que se ampliara, ya que consideraba que el número de alumnos que podía educar no era suficiente para solucionar realmente el panorama descrito. Si dicha Escuela se hubiese creado algunos años antes, y hubiese podido estar dotada de una infraestruc-

tura adecuada, probablemente se hubiera llegado a la guerra con Chile con tripulaciones mejor preparadas. López Martínez reflexiona sobre este punto:

“¿Hubiera podido la Escuela de Grumetes solucionar el problema de la falta de tripulaciones? Tal vez sí, pero en otras circunstancias, con mejores elementos materiales y recursos humanos, con mayor apoyo económico, luego de una labor educativa impartida desde las escuelas, con un mayor fortalecimiento de la conciencia nacional. Todo esto, desgraciadamente, no podía hacerse ni en un año ni en dos. Menos aún en un país con una problemática social, política y económica tan difícil y sin vías inmediatas de solución. Así, pues, al momento de estallar la guerra con Chile se frustró un intento en el cual cifraban justificadas esperanzas no sólo la Marina de Guerra sino el país todo”.

Terminada la guerra, en la que se apreció la poca preparación de la marinería, el gobierno de Cáceres, en 1886, dispuso nuevamente la creación de una Escuela de Grumetes, que fue concebida por las autoridades como un “centro de ilustración por excelencia de que ha de reportar al país ventajas positivas”. Se dispuso que dicho plantel funcionara en los castillos del Real Felipe del Callao, debido a la carencia de buques apropiados para el desarrollo de sus labores. Tal como refiere Palacios Rodríguez, los alumnos recibirían preparación en aspectos fundamentales, tales como el manejo de artillería gruesa y ligera, y los periodos de práctica profesional los desarrollarían de modo alternativo en alguno de los buques de transporte existentes, hasta que se pudiera contar con alguno de guerra. Cuando dos años después, en 1888, se decretó el restablecimiento de la Escuela Naval, se dispuso que tanto ésta como la de Grumetes se establecieran a bordo del vapor Perú, al cual se le había retirado la maquinaria. Así, pues,

esa embarcación fue destinada a la formación, tanto de los futuros oficiales de la Marina de Guerra, como de los marineros.

En ese mismo año de 1888 se restableció la Escuela Náutica de Paita, lo cual fue muy importante en el empeño por mejorar la preparación del personal subalterno de la Armada. En efecto, uno de sus propósitos, como lo señala Palacios Rodríguez, era el de “reemplazar a cierta parte de la gente de mar que se empleaba en las naves de guerra, con individuos expertos en pilotaje”. Por otro lado, el restablecimiento de dicha Escuela buscó ofrecer mayores conocimientos técnicos a quienes trabajaban en la marina mercante con sólo nociones prácticas.

Años después, cuando en 1906 se creó la Compañía Nacional de Vapores, el desarrollo de ésta fue también de utilidad para la preparación del personal subalterno de la Marina de Guerra, ya que no pocos marineros, al igual que personal de máquinas, adquirieron allí una notable formación práctica que luego demostrarían en la Armada. Sin embargo, en lo referente al personal de máquinas, debe destacarse que en los primeros años de este siglo se inició la costumbre de enviar a Inglaterra a los mejores alumnos de la Escuela de Artes y Oficios, con el objeto de mejorar su formación y convertirlos en especializados maquinistas de los buques de guerra de la Armada.

En la década de 1920, y en el conjunto de mejoras producidas en la Armada con la llegada al Perú de la Misión Naval de los Estados Unidos, debe destacarse el positivo desarrollo experimentado por el personal subalterno: a ello contribuyó, por ejemplo, el establecimiento de un escalafón y la adopción del reenganche, junto con la creación de un Depósito de Marineros anexo a la Escuela Naval, en el cual se les instruyó antes de que ingresaran a los buques.

CAPITULO III

LOS BUQUES

1.- LOS TIPOS DE BUQUES: DE LA VELA AL VAPOR

Señala Melitón Carvajal Pareja que un buque de guerra sólo tiene una función: trasladar un armamento, de determinado peso, a un lugar también determinado:

“Así fue en el pasado, y así lo es, también, hoy. Esa función se realizaba, y se realiza, con el objeto de combatir y obtener la victoria, sea como buque suelto, o en compañía de otros, conformando una determinada organización, sea flota, escuadra, división, u otra, como las organizaciones de tarea de la época contemporánea. Para tal fin, el buque de guerra debe ser diseñado y construido sin fallas en su calado, su estabilidad y su velocidad. El diseño es obra del arquitecto

naval, y la construcción, de acuerdo a ese diseño, es obra del astillero”.

El vocablo **buque** es genérico, y designa cualquier tipo de embarcación. Fueron muy diversos los tipos de buques que integraron la Marina peruana en el curso de la pasada centuria. Francisco García Calderón, en su **Diccionario de la Legislación Peruana** señala que, si bien muchas veces **buque** y **nave** han sido tomados como sinónimos, no es lo correcto, ya que la **nave** es un tipo determinado de embarcación: “es una embarcación cubierta con velas, en lo cual se distingue de las barcas y se diferencia de las galeras en que no tiene remos”.

Por su parte, Fernando Romero se refiere precisamente al especial significado de **barca** en el contexto del siglo XIX peruano. En principio, y de acuerdo con la tradición marítima española, barca era una denominación genérica de toda embarcación pequeña que se destinaba a usos diversos, tales como la pesca, o el tráfico en las costas, e incluso en los ríos. Había barcas de tipos diversos, que recibieron también diversas denominaciones, tales como **batel**, **esquife**, **lancha**, **leño**, **barquichuelo**. Sin embargo, el mencionado autor advierte que en el propio siglo XIX se registraron como barcas embarcaciones nada pequeñas, e incluso algunas de hasta 600 toneladas. Atribuye este nuevo empleo del término **barca** al hecho de que a lo largo de esa centuria -sobre todo a partir de la década de 1840- el Perú adquirió de los Estados Unidos unos buques de vela allí denominados **barks**, pero que tenían tonelaje similar al de las fragatas, y en algunos casos incluso mayor: tenían tres palos como éstas, pero la diferencia estribaba en que sólo el trinquete y el mayor llevaban velas cuadradas. Este nuevo tipo de barcas fue muy frecuente, al punto de que en 1851 la flota de guerra peruana tenía veintiuna de ellas, y tan sólo seis fragatas.

Pero antes de entrar en mayores detalles en lo relativo a los tipos de buques, conviene considerar todo lo relacionado con la propulsión de los mismos, ya que éste fue un punto en el que se dieron transformaciones fundamentales, justamente coincidiendo con las primeras décadas del desarrollo de la Marina de Guerra del Perú. En efecto, el siglo XIX fue testigo del triunfo de la propulsión a vapor frente a la tradicional navegación a vela. Al fin y al cabo, la máquina de vapor había sido una de las innovaciones que simbolizó la revolución industrial, iniciada en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XVIII, y que supuso impresionantes avances en cuanto al desarrollo mundial. En efecto, el vapor significó la gran revolución en el ámbito de la navegación, ya que trajo consigo evidentes ventajas en cuanto a las duraciones de las travesías, a la seguridad en los viajes y a la estabilidad de los buques. Como señala José A. de la Puente Candamo, la navegación a vapor "es el gran `personaje` de esos años, que transforma el mundo del comercio y de las relaciones entre los hombres". El mismo autor recoge un ilustrativo texto de un catedrático de Física Experimental de la Universidad de Sevilla, quien en 1817 hace grandes elogios del buque de vapor, señalando que

"El nos indica que no dependen ya nuestro viajes de la inconstancia del viento, de la variedad de las corrientes, de la complicación de la maniobra. No es ya la ventura quien nos lleva sobre las aguas: es un agente el más poderoso de la naturaleza, que no nos faltará, si no es por culpa nuestra, y que depende de nuestras manos disminuir o aumentar. La hora de navegar no la señala ya la luna variable: la busca y escoge la voluntad del que navega. El seguir la derrota ahora o luego, el más veloz, o más tardo curso no viene ya del soplo del caprichoso viento: está al arbitrio de la mano, que saca una chispa, y la prende en el combustible: está en

la mano, que agrega o separa pábulo de una hoguera encendida. Un hombre, sin más que encender, apagar, aumentar, o disminuir un poco de fuego ve con indiferencia nacer, callar o variar los vientos, correr, parar, o revolverse las aguas. ¿Lo hubieran creído ni aun esperado los antiguos Palinuros, o los modernos Colones, Magallanes, Davises, Cooks, Draks y Baffines? ¿Qué piloto, qué navegante ahora dos siglos hubiera ni aun soñado lo que hoy tocamos de nuestras manos? ¿Y aun se duda, aun se arguye, aun...? ¡qué ciegas que son las pasiones! ¡Qué grosera que es la ignorancia!”.

En efecto, la propulsión a vapor no fue aceptada tan rápidamente: su triunfo sobre la navegación a vela no fue tan fácil como hoy nos pudiéramos imaginar. Esta se resistió a desaparecer, y no sólo por la fuerza de la tradición o de la costumbre, sino también porque ofrecía ventajas interesantes. Se refiere a algunas de ellas Denegri Luna:

“Si es cierto que los vapores contaban muchas ventajas a su favor, los veleros podían reclamar otras tantas. No necesitaban reaprovisionarse de combustible; con buenos vientos eran más rápidos que los vapores; la reparación de sus velas era infinitamente más fácil que los arreglos de las primitivas máquinas de vapor; los aparejos permitían aprovechar los vientos de ángulo antes insospechados; comparados con los buques de ruedas, los veleros eran más marineros, etc.”

Incluso a lo largo del siglo XIX se produjeron algunas interesantes innovaciones en los buques de vela, que les permitieron desarrollar mayor velocidad y aumentar de tamaño, al igual que ser más manejables y duraderos. Quizá esto contribuyó a la resistencia frente a la adopción de la navegación a vapor, complementado todo ello con el

peso de la tradición en muchos de los hombres de mar. Así, por ejemplo, Fernando Romero recuerda que tanto el Almirantazgo británico como el Departamento de Marina de los Estados Unidos se resistieron fuertemente "a abandonar el buque de madera propulsado por el viento".

Obviamente, los defensores a ultranza de la navegación a vela tenían razones en las cuales apoyarse: por ejemplo, el peso de las máquinas en los buques de vapor era mucho mayor que el representado por los mástiles y las velas, que constituían la fuerza motriz de los veleros. Todo ello contribuyó a que no fuera ni fácil ni rápido el triunfo total del vapor sobre la vela. Recordemos que incluso hasta entrado el presente siglo existían buques de vela realizando viajes transoceánicos. Es más: tal como afirma Romero Pintado, fue el buque de vela - y no el de vapor- el elemento determinante en la apertura de los océanos, incluso en el propio siglo XIX. En efecto, si bien los vapores-correo, los vapores de pasajeros y los vapores fluviales se impusieron rápidamente -ya que recorrían cortas distancias y en las escalas en los puertos podían habitualmente adquirir carbón o, en todo caso, leña, para el funcionamiento de las máquinas- el panorama fue distinto cuando se trató de largos trayectos transportando importantes cargas:

"En el caso de los buques de ruedas laterales, como lo fueron todos los primeros a vapor, el más pequeño error en la estiba de la carga alteraba la inmersión de las ruedas en el agua, con pérdida de la eficacia. Se cambió entonces la rueda de paletas por la hélice; pero este propulsor no dio un resultado positivo hasta que el buque no fue de hierro, pues su vibración aflojaba las uniones del maderaje de la obra viva. El consumo de combustible y de agua dulce para las calderas era muy elevado. Esto obligaba a llevar a bordo

gran cantidad de tales elementos, lo cual dejaba solamente pequeño espacio para transportar carga”.

En realidad, a lo largo de la mayor parte del siglo XIX se produjo una coexistencia de la navegación a vela con la de vapor: cada una de ellas mostraba ventajas o inconvenientes según las situaciones antes descritas. Por ejemplo, en Francia fue usual, incluso hasta la década de 1860, optar por la vela para las navegaciones de largas distancias, y por el vapor para la navegación de cabotaje. Incluso por entonces se iban produciendo transformaciones tanto en los buques de vela como en los de vapor. Así, entre los primeros se empezaba a optar por los buques de hierro en vez de los tradicionales de madera; y entre los segundos, igualmente, se afirmaba la preferencia por las embarcaciones de hélice que por las de ruedas.

Como señala Romero Pintado, la despedida de la navegación a vela fue “hermosa y significativa”, y podría estar simbolizada por la aparición del **clipper**, surgido en los Estados Unidos en la primera mitad del siglo XIX, como manifestación de los progresos que se iban desarrollando en la arquitectura naval de los buques de vela. El **clipper** fue un buque que se manifestó como revolucionario en cuanto a su estructura, al punto de haberse llegado a afirmar que, en la historia de la navegación a vela, la anterior gran transformación habría sido la representada por la aparición de la carabela en vísperas de los viajes descubridores de Colón. La clave del éxito del **clipper** estaba en el hecho de desarrollar velocidades mayores que los veleros normales, en virtud de la habilidad de poder mantener bastante velamen desplegado en momentos de vientos muy fuertes. En efecto, fue el buque de vela más rápido y más poderoso, aunque tuvo una vida corta, ya que su nacimiento estuvo muy cercano al momento del triunfo definitivo del buque de vapor sobre el de vela.

Las noticias de la existencia de la navegación a vapor, y la ilusión por conocer buques propulsados de ese modo, estuvieron presentes en el Perú incluso antes del triunfo patriota en las guerras de la Independencia. Así, por ejemplo, se sabe que en el Perú de esos años, en el ámbito de las fuerzas separatistas, existió la esperanza de que un buque a vapor llegara de Europa para sumarse a su causa. Y a lo largo de los primeros años de nuestra vida independiente pasaron por las costas peruanas buques a vapor, pero de modo esporádico. Fue el año de 1840 el que marcó el inicio de la llegada sistemática de vapores a nuestro primer puerto, con la entrada en el Callao, el día 3 de noviembre, del Perú, el primer vapor de la **Pacific Steam Navigation Company**. En efecto, dicha compañía estableció de modo ya permanente los viajes a Europa, desde el Callao, en buques de vapor, pasando por diversos puertos de las costas pacíficas.

En ocho días había realizado ese buque la navegación desde Valparaíso, y entre las ventajas que en el Callao y en Lima más se ponderaron estuvo su velocidad, al igual que la comodidad que ofrecía a los pasajeros. Su llegada fue todo un acontecimiento, y el propio Presidente Gamarra se interesó por visitar el Perú y conocer sus instalaciones, ofreciéndosele, por parte de los representantes de la empresa propietaria, un banquete a bordo. Además, el establecimiento permanente de la navegación a vapor generó gran curiosidad y alegría en buena parte de la población de la capital. Tal como refirió un periodista del diario **El Comercio**, el domingo siguiente a la llegada del Perú

“(...) el movimiento y agitación de la ciudad ofrecía el aspecto de uno de aquellos días de fiesta cívica en que se toma mucho interés. A caballo y en carruaje, toda persona que pudo marchó al Callao, los ómnibus, coches de alquiler

y hasta los ya casi jubilados balancines fueron tomados, y a las nueve de la mañana no se encontraba un asiento que poder comprar; el Perú estuvo constantemente lleno de visitantes, sin que desde las once de la mañana hasta las cinco de la tarde a ninguna hora hubiese menos de 200 personas.

El vapor se ha hecho el tema de la conversación general, no hay una clase que a su modo no exprese algo de las ventajas que nos traerá esta empresa; nosotros felicitamos por ella al país y a los accionistas por los beneficios que van a reportar de ella nuestras pacíficas costas, donde sobreponiéndose el vapor a corrientes y vientos constantes que reinan en ellas, será más útil que en ninguna otra parte su navegación (...)".

¿Qué tipos de buques surcaron nuestras costas en los años fundacionales de la Marina de Guerra del Perú? José A. de la Puente Candamo, quien ha investigado esos años iniciales, nos refiere que

"Está de un lado la genérica enunciación: barcos, buques, navíos -que en algunos casos tiene significación concreta- y se hallan además las clásicas precisiones de fragatas, bergantines y corbetas".

Por su parte, Félix Denegri Luna, refiriéndose ya a las primeras décadas de nuestra vida republicana, señala que los tipos de embarcaciones que más navegaron por nuestro litoral fueron la fragata, la corbeta, el bergantín, la goleta, el pailebote, la balandra y los denominados botes huachanos, aparte de los también frecuentes buques balleneros.

La fragata era una embarcación de tres mástiles, muy adecuada para viajes prolongados, cuyo tonelaje oscilaba entre las 300 y las 800 toneladas. Surgió con gran fuerza a partir de mediados del siglo XVIII, época en la que se manifestó como un crucero rápido, que había sido originalmente diseñado para la búsqueda y ataque de barcos mercantes, y que tenía como importante característica la de llevar su principal batería en una cubierta. En el Perú la fragata fue muy utilizada, y hasta la década de 1860 fue el principal tipo de buque empleado en nuestro país con fines bélicos.

La corbeta era, en principio, más pequeña que la fragata, aunque también tenía tres mástiles, y fue muy utilizada como buque mercante. El bergantín, que se empleaba tanto para rutas de cabotaje como para travesías más largas, se distinguía de los dos anteriores tipos de buques en que tenía dos mástiles, y un tonelaje que variaba entre las 150 y las 300 toneladas. La goleta era una embarcación por lo general más pequeña, de dos mástiles, y con un tonelaje que podía oscilar entre las 25 y las 200 toneladas. El pailebote era, en realidad, una variante más sencilla de la goleta, que por sus finas líneas podía alcanzar mayores velocidades. La balandra era un velero muy pequeño, de tan sólo un palo, y de un tonelaje menor de 60 toneladas. El llamado bote huachano, por su parte, no alcanzaba las 20 toneladas, tenía un solo mástil y era frecuentemente utilizado para cabotaje menor y transporte de mercaderías.

En esas primeras décadas de nuestra vida republicana los buques mercantes que se utilizaban no presentaban diferencias con respecto a los de guerra. Es decir: los tipos de buques utilizados eran los mismos, tanto para fines comerciales como para fines bélicos. Por lo general no existían buques de guerra como embarcaciones bien diferenciadas, en su tipología, de los buques mercantes.

Tras el triunfo definitivo del vapor sobre la vela, ya en la segunda mitad del siglo XIX, surgieron algunos otros tipos de buques. Por su presencia en nuestros mares y en nuestra Armada, debemos referirnos de modo especial al **monitor**, aunque el uso que en nuestro país se dio a este tipo de buque no fue el que originalmente se pensó cuando fue diseñado. En efecto, el monitor fue concebido para la navegación fluvial, y se reveló como una embarcación muy útil en los tiempos de la guerra de secesión en los Estados Unidos. De hecho, surgió en la década de 1860, y fue conocido como la embarcación de las "dos proas", ya que tenía una plataforma blindada que sobresalía del casco tanto en proa como en popa. Tal como explica Melitón Carvajal Pareja, se trataba de "volados que tenían empleo parecido al espolón, y por ello lo de `dos proas`, es decir, que el volado de popa también podía usarse como espolón. Ese viene a ser el caso de los monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa**, pero guardando diferencias con la forma de los espolones del **Huáscar** e **Independencia**". Las adquisiciones de esos dos monitores, el **Manco Cápac** y el **Atahualpa**, fue dispuesta poco después del combate del 2 de mayo de 1866, cuando las autoridades peruanas aún pensaban que podían continuar las hostilidades contra fuerzas navales españolas. La compra, pues, fue apresurada, y considerada después como un desacierto, ya que ambas embarcaciones habían sido concebidas para desenvolverse en el río Mississippi, y manifestaron tener muy poca velocidad en nuestros mares.

2.- LAS ADQUISICIONES DE BUQUES PARA LA MARINA DE GUERRA

En líneas generales puede decirse que durante buena parte de la historia de la Marina de Guerra del Perú -y sobre todo en el curso del siglo XIX-, no existió una verdadera planificación por parte de las autoridades gubernativas -a pesar de muchas voces de alerta dadas por

jefes y oficiales de la Armada- en cuanto a la adquisición de buques, lo cual estaba ligado con las dificultades financieras que tan frecuentemente padeció el Estado. Así, pues, las compras de buques se realizaban generalmente cuando se presentaban situaciones internacionales problemáticas, que podían hacer temer el inicio de un conflicto bélico.

2.1 Las primeras décadas

El primer buque de guerra peruano fue la goleta originalmente llamada **Sacramento**, que fue capturada por los patriotas a los realistas en los primeros meses de 1821 y denominada **Castelli** por San Martín; es decir, cuando aún no se había oficialmente creado la Marina de Guerra del Perú. Pero fue el primer buque en el que flameó la bandera peruana.

A lo largo de 1821 la escuadra patriota fue engrosando su número con otras capturas de buques realistas, tales como el bergantín **Pezuela** -al que en adelante se le llamó **Balcarce**- y las fragatas **Protector** y **Guayas**, entre otros. Creada la Marina de Guerra, San Martín puso los buques de la escuadra al mando del contralmirante Blanco Encalada, y se compró la corbeta **Thais**, a la que se bautizó como **Limeña**, en homenaje a los patriotas de la capital peruana, por los servicios prestados a la causa independentista. Ya en esos momentos del nacimiento de la Marina de Guerra -se trataba del mes de noviembre de 1821- las autoridades gubernativas eran perfectamente conscientes de la trascendencia de la Armada para el futuro de la república. Así se expresó en el decreto de compra de la citada corbeta, señalándose que

“esta adquisición consolida la base de las nacientes fuerzas marítimas del Estado, de cuya respetabilidad depende esencialmente la futura grandeza del país”.

Sin embargo, dicha convicción no se puso en práctica durante mucho tiempo, ya que tras la rendición de Rodil y la recuperación de los castillos del Callao, en 1826, se produjo una reducción de la escuadra peruana. Al comenzar ese año, aquella constaba de siete buques: la fragata de guerra **Protector**; la fragata de transporte **Monteagudo**; las corbetas **General Salom** y **Limeña**; el bergantín **Congreso**; y las goletas **Peruviana** y **Macedonia**.

La mencionada reducción de la escuadra se justificó en la necesidad de disminuir gastos al Estado, y quizá pensándose en que luego de consolidada la Emancipación no habría mayores motivos para poseer una escuadra bien pertrechada. Fue éste un error que en posteriores circunstancias repitieron otros gobiernos. Además de reducirse la escuadra, se disminuyeron también las partidas económicas destinadas a cada buque. Tal como señala Manuel I. Vegas, “durante un año el gobierno sólo se ocupó del cambio de nombres a algunos buques: la corbeta **General Salom** se llamará **Libertad**, la **Protector**, **Presidente**, la **Macedonia**, **Arequipeña**”. Dichos cambios de nombres respondieron al clima de reacción contra la figura de Simón Bolívar, surgido sobre todo después del motín protagonizado por la Tercera División Auxiliar Colombiana, en enero de 1827.

Sin embargo, durante ese año, al parecer, las autoridades volvieron a tomar conciencia de la importancia que para el país tenía el poseer una Armada fuerte, y se dispuso, por ejemplo, el rearme de la fragata **Presidente**. Y al año siguiente, con el advenimiento de la guerra contra la Gran Colombia, la escuadra peruana llegó a contar con dieciséis buques. Al final de la década, y terminado ya el mencionado conflicto, se adquirió de Chile la corbeta **Independencia**, lo cual vino a reparar en algo el daño sufrido por el incendio y consecuente pérdida de la fragata **Presidente**.

Obviamente, el paso de los años, al igual que los problemas económicos y sus consecuentes efectos en el mantenimiento de los buques, motivaron que muchos de ellos derivaran en inservibles. Así, por ejemplo, a mediados de 1830 la Marina de Guerra contaba tan sólo con cuatro buques de guerra: la corbeta **Libertad**, el bergantín **Congreso** y las goletas **Arequipeña** y **Peruviana**. Y dos eran los buques de transporte de la Armada: la fragata **Monteagudo** y la corbeta **Independencia**. Además, por esos años el mantenimiento de los buques no se realizaba adecuadamente, y las condiciones de los mismos eran bastante deficientes. Así, por ejemplo, un testimonio de entonces refiere que a fines de junio de 1831 la corbeta **Independencia** llegó al Callao desde Islay “haciendo agua a tal extremo que hubo de descargarse a toda prisa y atenderla de emergencia”. Diversos fueron los reclamos de las autoridades navales, dirigidos a que se proveyera de fondos a la Marina para el debido mantenimiento de los buques. Por ejemplo, después de mucho insistir, se logró en 1833 que se dispusiera en Paita la carena de uno de los buques de guerra. Pero los apremios económicos iban unidos, como ya se ha señalado, a una falta de conciencia de los gobernantes en lo relativo a la importancia de la Marina. Así, en ese mismo año de 1833 se sacó a remate el bergantín **Congreso**, aunque no se presentaron postores.

En 1834 la Armada seguía contando con cuatro buques de guerra, aunque ya no eran los mismos que cuatro años antes. Al respecto es interesante leer un texto reproducido por Denegri Luna, en el que no sólo se señala los nombres de los buques, sino también sus principales características en cuanto al armamento, al igual que sus necesidades de oficiales y tripulantes. Se trata de una información preparada por las autoridades navales, solicitando al Ministerio de Guerra y Marina los recursos correspondientes para que cada buque pudiera tener las dotaciones necesarias:

“A fin de dotar los buques de guerra con la guarnición y tripulación que debían navegar y era la siguiente: goleta de guerra Peruviana de un cañón de coliza del calibre de a 9; 1 comandante, 1 Guardia Marina, 2 oficiales de mar, 15 hombres de tripulación y 5 infantes de guarnición; goleta de guerra Convención de un cañón de coliza de calibre de a 18; 1 comandante, 1 teniente primero, 1 teniente segundo, 1 alférez de fragata, 1 contador, 1 cirujano, 7 oficiales de mar, 28 tripulantes y 14 infantes de guarnición; corbeta de guerra Libertad de 24 cañones de calibre de a 12; 1 comandante, 1 teniente primero, 2 tenientes segundos, 2 alfereces de fragata, 1 oficial de infantería de marina, 1 contador, 1 cirujano, 16 oficiales de mar, 118 tripulantes y 38 infantes de guarnición; y, bergantín de guerra Arequipeño de 16 cañones de 9; 1 comandante, 1 teniente primero, 2 tenientes segundos, 1 alférez de fragata, 1 oficial de infantería de marina, 1 contador, 1 cirujano, 11 oficiales de mar, 58 tripulantes y 24 infantes de guarnición”.

Cuatro eran los buques de guerra con los que se contaba en 1834 y, como vemos, las dotaciones necesarias para que cada uno de ellos funcionara plenamente no debía suponer para el Estado un desembolso que pudiera desequilibrar sus finanzas. En realidad, tras los problemas económicos que se mencionaban se escondía la tan reiterada falta de conciencia marítima en nuestros gobernantes. Bien es cierto, sin embargo, que la década de 1830 fue especialmente agitada en lo político, y la inestabilidad consiguiente fue también de gran perjuicio para la Marina.

La mayor parte de la Marina de Guerra apoyó en sus aspiraciones políticas a Salaverry, en contra de Orbegoso, a quien veían como un

gobernante que no se había preocupado por el desarrollo de la Armada. Salaverry contó con los ya mencionados bergantín **Arequipeño** y corbeta **Libertad**, y pudo disponer de un bergantín y tres goletas adicionales, además de tres lanchas cañoneras y de otras embarcaciones de tamaño menor.

Ese apoyo naval recibido por Salaverry le permitió dominar el mar y, gracias a ello, obligar a Orbegoso y Santa Cruz, quienes tenían fuerzas notablemente mayores, a una guerra defensiva. Ese fue un claro ejemplo de lo importante que era en el Perú la fuerza naval; lamentablemente, no fue un ejemplo del que aprendieran muchos de los gobernantes posteriores.

Igualmente, en las posteriores guerras de la Confederación Perú-Boliviana, quedó también demostrada la eficacia que el dominio del mar otorgaba en cualquier conflicto. De modo apresurado el gobierno peruano, debido a la urgencia bélica, procedió a comprar buques mercantes con el propósito de armarlos; ello no suponía la mejor solución, pero se trataba de lo que más rápidamente se podía hacer. Así, se adquirió el bergantín **Flor del Mar**, al igual que la fragata **Francisca**, la cual había llegado al Callao, con bandera sarda, en febrero de 1837. A este último buque se le denominó **Confederación**, y su velamen fue cambiado por el de corbeta.

Sin embargo, una vez liquidada la Confederación, los gobernantes peruanos persistieron en no tomar conciencia de la importancia que el dominio del mar tenía para la seguridad del país. Así, por ejemplo, a principios de 1840 el Perú contaba, increíblemente, con tan sólo un buque en su Marina de Guerra: la barca de guerra **Limeña**, la cual, además, se encontraba desarmada. A fines de ese año, y en los meses iniciales de 1841, se incorporaron otros buques a la Marina. Sin

embargo, su importancia bélica era, al decir de Vegas, “insignificante”. Por su parte, Rosendo Melo se refiere a esas embarcaciones como “barcos menudos” y “veleros de cuestionable significación”. Cuando finalizaba 1841, la escuadra peruana constaba de tan sólo cuatro buques: la corbeta **Yungay** -adquirida en octubre de ese año, y que se convirtió en el buque más poderoso de nuestra Marina-, la barca **Limeña**, el bergantín **Constitución** y la goleta **Libertad**. En los meses posteriores, y debido a las necesidades generadas por los diversos movimientos revolucionarios surgidos por entonces, se adquirieron otros buques para la Armada, pero muy pequeños y de escaso poderío bélico.

2.2 La importancia de Ramón Castilla

Bien sabemos la gran importancia que Ramón Castilla otorgó a la Marina de Guerra desde la Presidencia de la República. Así, cuando inició su primer periodo de gobierno, dispuso la adquisición de varias unidades navales para la escuadra: por entonces se compraron la fragata **Mercedes**, los bergantines **Guise** y **Gamarra**, las goletas **Peruana** y **Héctor**, al igual que el buque de transporte **Alayza**. A diferencia de gobernantes anteriores, que realizaron adquisiciones de buques de modo apresurado, y en razón de alguna situación de emergencia, el Presidente Castilla actuó con gran previsión en estas materias. Junto con las adquisiciones mencionadas, concibió un plan destinado a dotar al país de un gran poderío naval, y a convertir a la Marina en una institución que desarrollara sus labores con eficiencia. Esa política previsor a lo llevó, por ejemplo, a disponer el viaje de una comisión de estudio a Inglaterra, y de otra a los Estados Unidos, con el fin de que los miembros de las mismas pudieran profundizar en sus conocimientos navales -ya que ambas naciones constitúan potencias marítimas de primer orden-al igual que analizar las posibilidades que

se pudieran presentar en cuanto a adquisiciones de buques, de acuerdo con las necesidades del Perú y con lo que técnicamente más conviniera. Lo interesante es que el Presidente Castilla dispuso que esas comisiones no sólo estuviesen integradas por jefes de la Armada, sino también por guardiamarinas: en sus planes estaba también el de dotar de las mayores experiencias a quienes serían los oficiales del futuro. La comisión destinada a Inglaterra estuvo comandada por el capitán de fragata Ignacio Mariátegui, y la que se dirigió a los Estados Unidos estuvo presidida por el también capitán de fragata Domingo Valle Riestra. Ambas viajaron en abril de 1846. La comisión que se dirigió a Norteamérica fue finalmente la que dispuso las características que habría de tener -e incluso el propio lugar de su construcción- el que sería el primer buque de guerra a vapor de la Armada peruana: el *Rímac*. Es más: fueron miembros de esa comisión quienes dirigieron la navegación de ese buque hasta su llegada al Callao, por el estrecho de Magallanes.

En efecto, una de las preocupaciones que llevó a Ramón Castilla a la formación de ambas comisiones fue la de dotar con rapidez a nuestra Marina de buques de propulsión a vapor. A ello -y a otras razones- se refirió explícitamente su Ministro de Guerra y Marina, el general José Rufino Echenique, cuando en la Memoria al Congreso de 1847 señaló los motivos que se tuvieron en cuenta para disponer los viajes de dichas comisiones a los Estados Unidos y a Inglaterra:

“Desde que se concibió la idea de adquirir estos buques ocurrió naturalmente la de buscar remedio a la falta de marinos expertos en la navegación por vapor; y para conseguirlo se remitieron a las dos potencias indicadas comisiones compuestas de nuestros más acreditados oficiales, que velasen en la construcción y en la buena calidad y

estado de las maderas y demás materias, y se instruyesen en la teoría y práctica de la maquinaria y su manejo, observando y estudiando en todos sus detalles la que se adaptase a nuestros buques (...). A dichas ventajas debe aún añadirse otra, que se tuvo presente al acordar el envío de estos oficiales, y es la de que cursando en las escuelas de su profesión, visitando y examinando con estudiosidad y espíritu de observación los arsenales, los talleres, las fundiciones y demás establecimientos de aquellos países en que la ciencia y la industria han llegado a tal progreso y marchan sin cesar a la perfección; navegando, por último, en los mares borrascosos del Atlántico, del Mediterráneo, del Cabo de Hornos, aumentasen la extensión de sus conocimientos teóricos y se adiestrasen en la práctica, volviendo al seno de la patria enriquecidos en un caudal de doctrina y de experiencia para difundirlo en la juventud que se consagre a tan útil y honrosa carrera”.

Diversos son los testimonios que se conocen en torno al convencimiento del Presidente Castilla, durante su primer gobierno, sobre la necesidad de adquirir buques a vapor. Así, por ejemplo, fueron muchas las visitas que realizó a diversos vapores de guerra, sobre todo ingleses y norteamericanos, interesado en conocer sus características. Por medio de esas inspecciones reafirmó su convicción en torno a la necesidad de dotar a la Armada peruana de vapores de guerra. Así, cuando a inicios de 1847 visitó dos vapores extranjeros, el **Sampson** y el **Constance**, se convenció -tal como lo relata su Ministro Echenique- “de que dos embarcaciones como éstas necesita la República”. Y procedió a rectificar una orden anteriormente dada al Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, Juan Manuel Iturregui, en la que se le había instruido para que procediera a la compra de una corbeta de

vela, indicándole que lo que debía adquirir era un buque de vapor, “que no baje de mil toneladas ni exceda las mil doscientas”.

El **Rímac** fue el primer buque de guerra a vapor adquirido por una Marina de América del Sur, gracias a la preocupación que el Presidente Castilla tuvo por dotar a la Armada de los medios necesarios para brindar la correspondiente seguridad al país. El 27 de julio de 1848 llegó al Callao ese buque, dotado de seis cañones, tras haber recibido en el puerto chileno de Talcahuano a la guarnición militar allí enviada desde el Perú. Su llegada concitó gran expectación, y las noticias de su viaje desde Norteamérica habían sido seguidas con gran interés. Al amanecer del referido día de la llegada, el propio Presidente Castilla estaba en el Callao. Denegri Luna resume las diversas características técnicas del **Rímac**:

“El Rímac fue una embarcación de bellas líneas, que podía desarrollar una velocidad de hasta 13 millas por hora. No se le puede comparar la corbeta chilena Esmeralda, que a pesar de haber sido construida casi ocho años más tarde sólo tenía un andar máximo de 7 nudos. La disposición de su artillería también fue avanzada, pues sus dos cañones más importantes se situaban a proa y popa y ofrecían la ventaja de ser giratorios. Debió influir en la decisión de comprar un vapor de ruedas el hecho de buques similares ingleses que navegaban por el Pacífico. Se prefirió las ruedas a las hélices; no obstante que `...sus embarazosas ruedas estaban demasiado expuestas a ser dañadas por los disparos de balas o granadas`; pero hay que recordar que la Real Marina Británica, sólo el 20 de junio de 1849, después de la competencia entre la corbeta a hélice Niger y la goleta a ruedas Basilisk, se definió a favor de la hélice para los

buques de alta mar. Y la Pacific Steam Navigation Co. sólo en 1853 construye su primer barco de hélice; hasta 1866 siguió ordenando sus principales barcos con ruedas”.

Así, pues, el **Rímac** fue adquirido cuando todavía se estaban definiendo algunas características técnicas importantes en cuanto al diseño de los buques de vapor. En el viaje desde Norteamérica al Callao, los oficiales, comandados por el ya citado Domingo Valle Riestra, demostraron su gran profesionalidad, y el propio gobierno de Castilla aprovechó esa oportunidad para disponer que en sus bodegas se transportase al Perú, además de armamento para el Ejército, herramientas y máquinas diversas que sirvieran para crear en Bellavista una fundición, con el fin de que se facilitaran las tareas de mantenimiento de los buques, y de que se cubrieran, igualmente, otras necesidades, tanto militares como, incluso, industriales.

La adquisición del **Rímac** constituye quizá el mejor símbolo del desarrollo que por esos años adquirió la Marina de Guerra. En efecto, el Perú pudo así ostentar una clara supremacía naval sobre los otros países de las costas pacíficas de Sudamérica, gracias al interés del Presidente Castilla, de su Ministro Echenique, y de importantes marinos que secundaron con entusiasmo los avances referidos: en este sentido, merecen ser citados los nombres del capitán de navío Francisco Forcelledo, quien fue por entonces Comandante General de Marina; del ya mencionado capitán de fragata Domingo Valle Riestra; y del propio Eduardo Carrasco, oficial que se distinguió muy especialmente en el ámbito de la educación naval.

Es de interés mencionar cuáles eran los buques que integraban nuestra Armada por esos años. Y resulta interesante porque no fueron muchos: la supremacía naval adquirida no dependió tanto del número de buques, sino de su buen mantenimiento. Así, por ejemplo, a fines

de 1848 la Armada contaba con sólo seis buques, pero debidamente dotados: éstos eran el ya mencionado vapor **Rímac**, armado con dos cañones de 64 libras, y cuatro de 24 libras; el bergantín **General Gamarra**, con dieciséis cañones de 18 libras; el bergantín **Almirante Guise**, con doce cañones de a 12; la goleta **Libertad**, dotada de un cañón giratorio de a 9; el pailebote **Vigilante**, dotado con un cañón similar al de la goleta anterior; y la balandra **Callao**. Estos dos últimos buques eran específicamente utilizados en el servicio de guardacostas.

Antes de terminar su primer gobierno, Castilla encomendó otra especial tarea al comandante Domingo Valle Riestra: la de presidir una comisión que debía viajar a Inglaterra con el fin de supervisar la construcción de la fragata mixta **Amazonas**, que había sido contratada por el gobierno del Perú. Se había previsto que dicho buque pudiera desplazar más de mil trescientas toneladas, e ir armado con numerosos cañones, y de gran potencia: veintiséis de 32 libras, seis de 64 y uno de 120. Además, ya no se trataba de un buque de ruedas, como el **Rímac**, sino de hélice. Su quilla fue puesta en 1850, llegando dicha fragata al Callao en los primeros meses de 1853, trayendo a bordo a ocho oficiales y siete guardiamarinas que volvían al Perú después de realizar prácticas en la Marina francesa.

Concluido el primer gobierno de Ramón Castilla, su sucesor, José Rufino Echenique, continuó la política de aquél en torno a atender las necesidades de la Marina. No en vano, había colaborado estrechamente con Castilla en esos afanes. Así, en 1852 dispuso que viajara una nueva comisión a Inglaterra -esta vez presidida por el capitán de navío José María Salcedo- con el fin de adquirir más buques para la Armada. Se adquirió uno importante y de gran tonelaje: la fragata mixta **Apurímac**, de 1,660 toneladas y 44 cañones de 32 y 70 libras. Y se

adquirieron igualmente dos goletas cañoneras, también mixtas: la **Loa** y la **Tumbes**. Los tres buques llegaron al Callao a fines de 1855.

Poco después de iniciarse el segundo gobierno de Castilla se compró otro vapor, bautizado como **Noel** en homenaje a la memoria de ese heroico marino. En realidad, ese vapor fue adquirido atendiendo a las necesidades surgidas a raíz de la sublevación de Vivanco contra Castilla, en 1856. Vencido ese levantamiento, fueron incorporados a la Marina los vapores **Lerzundi** y **Sachaca**, que Vivanco había traído desde Chile. Sin embargo, para 1858 ya éstos no estaban entre los buques de la Armada. Un cuadro de las unidades navales operativas de la Marina, confeccionado en octubre de ese año, consigna dos fragatas -**Callao** y **Amazonas**-, el bergantín **Guise** y otros cuatro vapores: el **Loa**, el **Ucayali**, el **Tumbes** y el **Izcuchaca**. Se señalan, igualmente, tres vapores de transporte: el **Huaraz**, el **Arauco** y el **Peytona**. En efecto, algunos buques se vendieron, y otros se perdieron en circunstancias diversas.

2.3 La segunda mitad del siglo XIX

A lo largo de la década de 1860 fue perdiendo poderío nuestra flota. Evidentemente, los sucesivos gobernantes no prestaron la debida atención a las necesidades de la Marina, lo cual llevó a que antes de que terminara la primera mitad de esa década la situación se tornara preocupante para algunos oficiales de la Armada. Así ocurrió, por ejemplo, con el notable marino Luis Germán Astete: fue él diputado durante la primera mitad de ese decenio, y aprovechó dicha condición para llamar la atención en el Poder Legislativo en torno a las necesidades de la Marina, apoyando toda iniciativa dirigida hacia la compra de buques. En este sentido, es de interés transcribir parte de una intervención suya en el Congreso, durante la cual intentó convencer a sus colegas diputados de la urgencia de sus planteamientos:

“El Perú tiene 26 grados de litoral en el que está extendida su mayor fortuna, porque todas nuestras costas están llenas de guano. Yo quisiera que me dijiesen si con tres buques se puede cuidar su litoral; y si tal cosa no es posible, no se puede decir que son bastantes para el servicio las tres unidades que tenemos. Se ha excitado el patriotismo de los representantes, es decir, el provincialismo, olvidando que del sostenimiento de la marina de guerra, resulta un beneficio para todos”.

Cuando a mediados de esa misma década se produjeron los sucesos que terminarían desencadenando la guerra con España, nuestra escuadra estaba en malas condiciones: hacía ya algunos años que no se adquirían unidades navales, y los buques existentes estaban descuidados, o bien en desuso. Sin embargo, tal como señala Vegas, “estaban buenos para figurar como la única potencia naval iberoamericana en un continente que carecía de otra Escuadra”.

Iniciados los problemas con España, se tomaron diversas medidas de emergencia, entre las cuales estuvieron las acciones para mejorar la escuadra: así, en 1864 se procedió al reflotamiento de la fragata **Apurímac**, se compró un vapor bastante rápido, el **Chalaco**, y se puso la quilla del monitor **Victoria**. Igualmente, se enviaron comisiones a Europa y a los Estados Unidos, con el fin de comprar armamento y buques. Sin embargo, la urgencia de la situación no permitió desarrollar una ordenada y serena evaluación en torno a las adquisiciones más convenientes para el país. Tal como ilustrativamente señala el ya mencionado Vegas, en un comentario no exento de ironía, “en el apresuramiento de esos instantes, se contrataron buques de toda clase y de esta época arrancó la formación de ese museo naval que teníamos por Escuadra cuando nos sorprendió otra guerra más trascendental que la de 1866”.

Luego del triunfo de la revolución contra el Presidente Pezet, el nuevo mandatario, Mariano Ignacio Prado, se dispuso a recibir los buques y elementos de guerra ya contratados por el gobierno anterior. Así, en Londres se puso la quilla de la fragata acorazada **Independencia**, y en Birkenhead se hizo lo propio con el monitor **Huáscar**. Sin embargo, dichos buques no llegaron a participar en la guerra con España.

Por otra parte, se hallaban en Francia dos corbetas mixtas, construidas por encargo de los Estados del Sur de los Estados Unidos para ser utilizadas en la guerra de Secesión. Sin embargo, como dicho conflicto ya había concluido, fue dispuesta su venta, adquiriéndolas el gobierno peruano, y siendo enviadas rápidamente a nuestro país. Se trataba de dos embarcaciones gemelas -las que se denominarían **América** y **Unión**-, con posibilidades de desplazar 1,600 toneladas. La **América** llegó al Callao en abril de 1865, al mando del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela; la **Unión**, en cambio, comandada por el también entonces capitán de corbeta Miguel Grau, llegó posteriormente, por haber sufrido una travesía más complicada.

El gobierno de Prado dispuso también la venta de cinco buques de la escuadra, que ya eran inutilizables para acciones de guerra. En realidad, la flota no mejoró mucho a raíz de los apresurados preparativos en vista del probable enfrentamiento con la escuadra española. Además, esta última se había ido preparando, y había aumentado el número de sus buques en las costas pacíficas de Sudamérica.

Luego del combate del 2 de mayo de 1866 persistió por un buen tiempo entre las autoridades peruanas el temor a que en algún momento se reanudaran las acciones navales españolas contra nuestras costas, sobre todo debido a las exigencias que Chile llegó a

plantear al gobierno español, consideradas excesivas por éste. Y ese temor llevó al gobierno peruano a continuar realizando adquisiciones de buques. Sin embargo, dichas compras no obedecieron tampoco a ningún plan ordenado. Tal como señala Vegas, el Perú "siguió adquiriendo cuanto buque se le ofrecía a la venta, pagando sumas fabulosas y sin sujetarse a plan técnico alguno". De ese modo se compraron una serie de barcos que se revelaron luego como casi totalmente inútiles en la Armada: fue el caso del vapor **Meteoro**, al que se dotó de seis cañones, pero poco después hubo de ser dedicado a pontón-escuela; igualmente, el pequeño vapor **Mairo** formó parte de la escuadra durante un periodo muy corto.

Como ya señalamos, los célebres **Huáscar** e **Independencia** no llegaron a tomar parte en la guerra con España. Se ha atribuido este hecho a un supuesto descuido del gobierno peruano, y se ha criticado también el que la supervisión de la construcción de esos buques fuese encomendada a comisiones distintas, ya que ambos buques terminaron, en cuanto a sus características técnicas, teniendo grandes diferencias entre sí cuando, aparentemente, esa no había sido la idea original. En todo caso, se trató de dos acorazados que constituirían lo mejor de la escuadra peruana al iniciarse la guerra con Chile. El **Huáscar** llegó al Perú comandado por José María Salcedo, y la **Independencia** lo hizo bajo el mando de Aurelio García y García.

Ambos buques estuvieron ya listos para salir de sus respectivos astilleros en el mes de diciembre de 1865. Las demoras que se produjeron en su traslado al Perú pueden ser atribuibles en parte a gestiones de agentes del gobierno español encaminadas a dificultar el viaje de esos buques. Sin embargo, un factor que jugó también en contra fue la falta de previsión de las autoridades peruanas, ya que en Inglaterra había un corto número de oficiales para encargarse del viaje

de los buques, y eso dificultó más aun la tarea de contratar personal subalterno, en lo que no hubo suerte, ya que las tripulaciones estuvieron integradas por gente poco preparada e indisciplinada. Este último factor generó actos de abierta insubordinación, y la falta de práctica de los tripulantes ocasionó graves problemas en el curso de la navegación, que se vieron agravados por el hecho de que las relaciones de los dos comandantes distaban de ser cordiales.

De acuerdo con la detallada descripción ofrecida por Vegas, el **Huáscar** era un acorazado de 1,765 toneladas, que podía desarrollar un andar de 13 nudos y que estaba armado con dos poderosos cañones de 300 libras montados en una torre giratoria de hierro. La **Independencia**, por su parte, era de 2,004 toneladas, podía desarrollar un andar de 14 nudos y estaba armada con dos cañones giratorios de 150 libras, además de otros menores. Ambos buques tenían espolón.

Fueron aquéllas las dos últimas adquisiciones importantes previas a la guerra con Chile, ya que en la década de 1870 se produjeron algunas compras de buques, pero de significación mucho menor. Así, por ejemplo, en Inglaterra fueron construidas, en el año de 1872, dos pequeñas barcas -que se denominarían **Pilcomayo** y **Chanchamayo**- que se habían encargado con el fin de hacer servicio de guardacostas. Eran embarcaciones de madera, de 600 toneladas, y de un andar de 9 nudos. Tenían ambas diez cañones: dos de 70 libras, cuatro de 40 y cuatro de 12.

Posteriormente, el último barco que se incorporó a la Marina de Guerra fue el célebre **Talismán**, capturado a los rebeldes pierolistas en 1874 por el **Huáscar**, comandado por Miguel Grau.

Precisamente en la Memoria de Marina de ese mismo año de 1874, el Ministro del ramo comunicaba al Congreso su grave preocu-

pación en torno al mal estado de la mayor parte de los buques de la escuadra. Así, señalaba que la fragata **Apurímac**, tras prestar servicios durante más de veinte años, se hallaba convertida en un pontón que sólo servía como centro de adiestramiento de grumetes; en similar condición estaban el vapor **Tumbes** y el **Marañón**, en el cual funcionaba la Escuela Naval. En dicha Memoria se hacía una detallada descripción del estado de cada buque, y se formulaban con especial urgencia una serie de pedidos. Por ejemplo, se solicitaba que se procediera al cambio de artillería de la fragata **Independencia**, ya que la que poseía era antigua, y de avancarga. Igualmente se reclamaba el cambio de las calderas del **Chalaco**, al igual que de las de los monitores **Huáscar**, **Manco Cápac** y **Atahualpa**.

Lamentablemente, fue ya demasiado tarde cuando se intentó tomar las provisiones oportunas en cuanto al adecuado mantenimiento de los buques, y la guerra con Chile supuso la total desaparición de la escuadra peruana.

Después de la guerra, fue el gobierno del general Iglesias el que adquirió el primer barco con el que se pensó iniciar la reconstrucción de nuestra Marina: se trató del vapor **Vilcanota**, que fue comprado en septiembre de 1884. Sin embargo, no se mantuvo ni siquiera un año en la Armada peruana: prestó servicios como buque de transporte, y en julio del año siguiente fue entregado a la **Pacific Steam Navigation Company** en parte de pago de un vapor de ruedas originalmente denominado **Santiago**, y al que se le llamó **Perú**.

Poco antes, en diciembre de 1884, se había adquirido de una casa comercial del Callao el pequeño vapor **Santa Rosa**, buque construido en Inglaterra el año anterior, y que hasta entonces -con el nombre de **Talca**- había estado destinado al transporte de trigo en las costas

chilenas. Fue artillado con cuatro cañones. Su compra fue vista entonces como muy adecuada, teniendo en cuenta los escasos recursos de los que el Estado disponía: destaca Rosendo Melo que era una embarcación muy económica, tanto en lo referido al consumo de combustible, como en lo relacionado con su dotación y aprovisionamiento. Sin embargo, por sus propias características fue sólo dedicada al servicio de guardacostas. Formó parte de la Armada durante varios años, siendo vendida durante el gobierno de López de Romaña.

En realidad, en 1886 la escuadra peruana estaba compuesta por tan sólo dos buques: el **Perú** y el **Santa Rosa**. En ese año, el Ministro Justiniano Borgoño comunicaba al Congreso que, en razón de las dificultades económicas, prácticamente nada se había podido hacer en favor de la Armada. Tal como afirma Palacios Rodríguez, se trataba de una "desfalleciente escuadra", cuyas dos unidades sufrían de severas limitaciones que las imposibilitaban para prestar un adecuado servicio. Como textualmente señaló el mencionado Ministro,

"(...) uno de ellos, el Perú, por su antigua construcción y mal estado puede considerársele como inútil, y en cuanto al segundo aunque en mejores condiciones, es de dimensiones tan reducidas que no puede prestar sino servicios muy limitados".

En marzo del año siguiente el gobierno dispuso dar la administración de la flota -es decir, de los dos mencionados buques- a la empresa naviera Enrique Berninzon y Co. Pero dicha administración duró pocos meses, ya que en los primeros días de 1888 el **Perú** y el **Santa Rosa** volvieron al poder del Estado. En el curso de ese mismo año le fue extraída al primero de esos buques la maquinaria -la cual fue vendida- y la embarcación quedó convertida en pontón. Como ya lo

hemos señalado, en él se instaló la Escuela Naval tras su reapertura después de la guerra con Chile, para lo cual se realizaron algunas transformaciones en la distribución de los ambientes interiores del buque. Hasta los primeros meses de 1897 alojó el pontón **Perú** a la Escuela Naval.

Pero fue tan sólo en agosto de 1889 cuando se incorporó a nuestra escuadra un buque propiamente de guerra: se trató del crucero **Lima**, que llegó al Callao en esas fechas con aparejo de bergantín. Ya era un buque más importante, y cuya adquisición se remontaba a los años de la guerra con Chile. La historia de su compra y las vicisitudes por las que pasó hasta que llegó al Perú son resumidas por Vegas del siguiente modo:

“La historia de este buque y de su gemelo el ‘Sócrates’ es curiosa: en plena guerra hízose una subscripción en todo el Perú para adquirir naves de combate y se llegó a juntar una fuerte suma. Hubo, entre las subscripciones, el rubio cabello de una hermosa niña que no tuvo otra cosa que ofrendar.

Con aquella suma se mandó construir en los astilleros Howaldt de Kiel (Alemania) los dos cruceros ‘Sócrates’ y ‘Diógenes’ que para despistar a los agentes chilenos se les llamó así y se les dio en la obra muerta y super-estructuras una apariencia de yates. Con dos máquinas horizontales y cuatro calderas cilíndricas daban una velocidad de 16 nudos, su casco de hierro y capacidad de carboneras para 350 toneladas.

Desgraciadamente, estos buques, que a pesar de algunas dificultades pudieron salir de Alemania, como en este país no se fabricaba artillería naval fueron a Inglaterra para montar sus cañones construidos ahí por la casa Armstrong y quedaron

embargados con pretexto de neutralidad aunque a los chilenos se les había provisto de toda clase de elementos de guerra en ese país.

Vencidas las dificultades con la terminación del conflicto se reanudaron las gestiones para traerlos cuando ya tenía su artillería compuesta de dos cañones rayados de retrocarga de 152 m/m montados en reductos salientes en el centro de ambos costados y tres cañones revólver Nordenfeld de 57 m/m.

El dinero no alcanzó sino para traer al 'Diógenes', rebautizado 'Lima' y para la artillería del 'Callao' (ex-Sócrates) que siguió en los astilleros Armstrong hasta el año 98 cuando con motivo de la guerra con España, lo compró la Marina de los EE.UU. dándole el nombre de 'Topeka'".

Esta fue, pues, la historia de la llegada al Perú del primer buque propiamente de guerra -es decir, construido expresamente para tal fin- que se incorporó a la Armada luego del final de la guerra con Chile. El **Lima** formó parte de la Armada por más de cuatro décadas, y los servicios que prestó fueron importantes. Entre los más significativos estuvo el viaje que realizó a Valparaíso con el fin de repatriar los restos mortales de Grau, de Bolognesi y de otros héroes de la guerra con Chile que se encontraban enterrados en ese país. Desarrolló también importantes labores de carácter humanitario, como el viaje que en 1896 emprendió hacia Guayaquil, llevando la ayuda del gobierno peruano tras el gran incendio que se había producido por entonces en esa ciudad. Obviamente, en el transcurso de su larga vida el **Lima** sufrió reparaciones diversas, que lograron que se mantuviera operativo por un espacio de tiempo tan prolongado. Tan sólo en 1939 fue dado de baja, en la selva, abandonándosele en el río Nanay. Como señala Palacios Rodríguez, fue un final triste de un buque noble y marinero.

Después de la compra del crucero **Lima**, transcurrieron cinco años sin que se efectuara ninguna adquisición de unidades navales de importancia para la Marina. Fue en 1894 cuando se hicieron dos adquisiciones más. Sin embargo, lamentablemente -y como en muchas otras ocasiones había sucedido- dichas adquisiciones no respondieron a un plan serio de reforzamiento de la Armada, sino que se produjeron en razón de las urgencias propias de los enfrentamientos entre los propios peruanos. En efecto, el general Cáceres, debido al levantamiento producido contra su gobierno, dispuso en el referido año la compra de dos buques, que se denominaron **Constitución** y **Chalaco**. Al igual que el crucero **Lima**, estos dos vapores prestaron también importantes servicios al país. Así, por ejemplo, en el primero de ellos se trasladó al río Amazonas -por el estrecho de Magallanes- un regimiento de infantería destinado a terminar con el movimiento separatista suscitado en Iquitos. Posteriormente, y durante algunos años, funcionó a bordo de ese buque una escuela de grumetes, y en los últimos años de su existencia, ya convertido en pontón, fue utilizado como estación de las tripulaciones de dos sumergibles que se adquirieron a inicios de la segunda década del siglo XX. Pocos años después, en el curso de la primera guerra mundial, dicho vapor fue vendido, junto con el **Chalaco**.

En realidad, esos dos vapores fueron los protagonistas de la última compra importante de unidades navales producida en el siglo XIX. En efecto, en los últimos años de la centuria no hubo ya adquisiciones significativas. En esos años, los cuatro buques que integraban la Armada -el **Lima**, el **Constitución**, el **Santa Rosa** y el **Chalaco**- fueron reunidos en una División Naval, la cual se puso al mando del entonces contralmirante Bernabé Carrasco. Sin embargo, la denominación dada a la agrupación de dichos buques era más pomposa que real. Y eso fue reconocido en el año de 1900 por el

entonces Ministro de Guerra y Marina, Melitón Carvajal, quien advirtió a las autoridades sobre la "falta casi absoluta de defensa en que se mantiene nuestro dilatado litoral marítimo". Consideraba él que era de gran urgencia la compra de adecuados buques de guerra, ya que los cuatro existentes no reunían las condiciones necesarias:

"Propiamente hablando la República no posee naves de guerra. Los cuatro buques de que dispone, tres de fierro y uno de madera, no fueron hechos para formar parte de marina de guerra; no tienen por consiguiente las condiciones de esta clase de buques, y, a mayor abundamiento, se encuentran por la acción del tiempo y de los servicios en más o menos malas condiciones".

2.4. Los inicios del nuevo siglo

La primera adquisición significativa del siglo XX fue la del transporte **Iquitos**, comprado en los inicios del año de 1905. Según el Ministro de entonces, Pedro G. Muñiz, dicho buque tenía "las mejores condiciones para su objeto". Prestó notables servicios. Originalmente había sido propiedad del gobierno británico, sirviendo en la guerra del Transvaal, en el sur del Africa, entre 1899 y 1900. En el Perú fue utilizado, por ejemplo, como yate presidencial para los traslados de José Pardo por la costa peruana, e hizo varios viajes a los Estados Unidos y Europa. Durante un tiempo fue también sede de la Escuela Naval, siendo vendido en 1917.

Pero en ese mismo año de 1905, mediante el primer empréstito obtenido por el gobierno peruano después de la guerra con Chile, a la vez que con los fondos recaudados por suscripción popular por iniciativa de la "Junta Patriótica Nacional", se ordenó la construcción

de dos modernos cruceros gemelos que pudieron, por fin, dotar a la Marina de buques de cierta importancia por primera vez después del mencionado conflicto. Se dispuso que se tratara de buques cruceros, de rápido andar y de 3,250 toneladas de desplazamiento. En efecto, dichos cruceros fueron los que recibieron los nombres de **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi**, y prestaron servicios en la Armada peruana durante aproximadamente cincuenta años. Además, las características de esos buques, construidos en Inglaterra por la casa "Vickers Son`s and Maxim", respondían a los adelantos técnicos más recientes, tanto en lo referido al diseño y la coraza, como en lo relacionado con el propio armamento.

El mencionado empréstito, de 600,000 libras peruanas -o seis millones de soles- se obtuvo del Banco Alemán Transatlántico, luego de que el propio Presidente Pardo ordenara la búsqueda de fuentes de financiamiento con la referida finalidad. Jorge Basadre resalta la importancia de dicha operación crediticia en el marco de la reconstrucción del país:

"Esta operación fue la primera en su género efectuada por el Perú desde 1876, antes de la guerra con Chile; es decir, reabrió el crédito nacional ante los mercados extranjeros después de que nadie nos había prestado un centavo durante casi treinta años".

Debe decirse, sin embargo, que la construcción de esos buques fue encargada en Inglaterra por el gobierno peruano sin mayor intervención de las autoridades navales. Esto había ocurrido ya en otras ocasiones parecidas. De todos modos, fue nombrada una Comisión Naval, presidida por el contralmirante Melitón Carvajal, con el fin de que viajara a Inglaterra a supervisar los trabajos de construcción

de ambos buques. Y precisamente bajo las órdenes de Carvajal realizaron el viaje al Perú, aunque en medio de problemas diversos, como los derivados de no haberse podido conseguir hombres preparados y con experiencia para integrar las tripulaciones. En eso, además, tuvieron que ver gestiones realizadas por agentes chilenos - preocupados por dichas adquisiciones - con objeto de poner obstáculos a ese viaje. Vegas relata esas circunstancias, al igual que algunos inconvenientes surgidos en la travesía hacia el Perú:

“Como no se había preparado en el Perú la gente suficiente para tripularlos, hubo que buscarla primero en España a donde fue especialmente el Capitán de Fragata Caveró con la orden de contratar sólo a gente que perteneciese a la Marina de Guerra; pero este jefe quiso hacer las cosas desde Madrid sin ir a los puertos militares donde generalmente viven esa clase de tripulantes y luego los agentes chilenos hicieron una intensa propaganda sirviéndose de la prensa española de esos puertos con el objeto de desanimar a los que quisieran contratarse y obtuvieron un éxito que por falta de dinero y otros medios no pudieron contrarrestar los oficiales que en esa época practicaban en la Marina española.

El resultado fue que a última hora hubo de recurrirse en Inglaterra a ingenieros no todos buenos y a otra clase de gente de diversas nacionalidades, indisciplinada, y entre la que hubo hasta ex-presidarios; cuyas consecuencias se sufrieron repetidamente en el viaje y muy en particular cerca de las islas de Cabo Verde cuando, por descuido de la gente de máquinas del “Bolognesi”, se quemaron totalmente los tubos de una caldera y menores averías en otras dos”.

Obviamente, tanto la firma del contrato para la construcción de dichos buques, como la llegada al Perú de los mismos, generó gran alegría entre la población, ya que por primera vez, tras la guerra, se veían posibilidades serias de una verdadera recuperación de la Armada. Debe resaltarse el aporte económico de la Junta Patriótica Nacional, ya que fue la manifestación del interés que tenía la ciudadanía por la recuperación de nuestra escuadra. Y ese interés por colaborar con la reconstrucción de la Marina se había ya manifestado tiempo atrás, y fundamentalmente se tradujo en la formación de las denominadas "sociedades patrióticas", las cuales, en medio de la crisis general producida por nuestra derrota en la guerra del Pacífico, se preocuparon por mantener vigente el interés de la población por colaborar en todo lo referido al progreso y desarrollo de la Marina. Habitualmente dichas sociedades eran presididas por un vecino notable de la localidad de que se tratara, y desarrollaron iniciativas diversas, como la de impulsar la recaudación de fondos para levantar monumentos en homenaje a la memoria de algún héroe naval de la guerra, o la de promover la adquisición de armamento o buques, o bien la de fomentar el sentimiento patriótico que debía estar en la base de la institución naval. En realidad, dichas sociedades adoptaron nombres diversos - "Liga Peruana", "Liga de Defensa Nacional", "Liga Naval", "Liga Patriótica Nacional", "Asociación Nacional en Pro de la Marina", etc. - pero todas nacieron como medios dirigidos a fortalecer los valores patrióticos y a colaborar en el resurgimiento de la Marina de Guerra. Como señala Palacios Rodríguez, la ya mencionada Junta Patriótica se distinguió como "la que en forma constante y en situaciones internacionales críticas para el Perú, centralizó con notable eficiencia y honradez las erogaciones que con gran fervor patriótico brindaron periódicamente los pueblos de la República para la adquisición de unidades navales".

En Chile las noticias de la compra del **Almirante Grau** y del **Coronel Bolognesi** generaron inquietud, e inclusive preocuparon al propio gobierno sureño, el cual, por ejemplo, procedió a solicitar de la Argentina que se dejase sin efecto un convenio suscrito entre ambos países con el propósito de detener las adquisiciones navales por ambas partes. Las propias actuaciones, antes mencionadas, de agentes chilenos en España con el propósito de entorpecer el reclutamiento de tripulantes por parte de los marinos peruanos para los dos nuevos buques, revelan dicha preocupación. Sin embargo, fue una inquietud exagerada, tal como lo afirmaba una nota editorial del diario **El Comercio** de fines de 1905:

“Todos saben en Chile, como sabemos aquí, que el empréstito colocado en Berlín, por nuestro Gobierno asciende apenas a 600,000 y que sólo parte de esta suma ha sido destinada a la adquisición de elementos navales y nadie ignora ni aquí ni en Chile que el valor de un acorazado es por lo menos 1,000,000. No se necesita producir ninguna otra prueba para que quede plenamente demostrado que carece de todo fundamento la afirmación de que el Perú construye, en la actualidad dos acorazados, o siquiera dos cruceros de primera clase. Los fondos de que dispone para tal objetivo no le permiten ir tan lejos. Con medio millón de libras esterlinas, que será el máximo de lo que aplique el Perú a la compra de elementos navales, incluyendo las cien mil libras reunidas por la Junta Patriótica, apenas hay para adquirir dos modestos cruceros que es todo lo que el país necesita por el momento, para no quedar imprudentemente en la vecindad. El Perú no ha perdido el juicio para pensar que dos cruceros son una escuadra tan poderosa que ha de permitirle embarcarse en aventuras bélicas contra Chile, ni

contra nadie; pero cree que ese par de buques servirán de respeto para la defensa de sus costas si, por desgracia, se le hiciera víctima de una agresión. Los países no siempre se arman con la intención de tomar la ofensiva, sino por motivo de prudencia, como se arma un padre de familia para poner su hogar a cubierto de un asalto; y este es el caso en que se encuentra el Perú, que no va a construir una escuadra con el objeto de amenazar la tranquilidad en el continente ni de lanzarse por el camino de las represalias armadas, sino que va a adquirir buques muy modestos que le permitan afianzar sus relaciones de paz y de concordia con los pueblos vecinos”.

Posteriormente, el año de 1911 fue importante en cuanto a las materias que estamos tratando, ya que entonces se hicieron varias adquisiciones para la Armada. Se compraron dos sumergibles, el **Teniente Ferré** y el **Teniente Palacios**. Igualmente fue adquirido un crucero acorazado antiguo al que se denominó **Comandante Aguirre**; sin embargo, no pudo llegar al Callao debido al posterior estallido de la primera guerra mundial. También se compró el cazatorpedos **Teniente Rodríguez**, el cual fue primero enviado al río Amazonas, y luego llegó al Callao, en 1914. Es interesante señalar que dicha embarcación fue el primer buque de guerra que atravesó el canal de Panamá.

Todas estas compras fueron dispuestas por el primer gobierno de Augusto B. Leguía, que se desarrolló entre 1908 y 1912. Fue una administración que se preocupó por atender las necesidades de la Marina. En este sentido, también firmó un contrato para la construcción de ocho submarinos en los Estados Unidos. Sin embargo, dichas unidades nunca llegaron, ya que el siguiente gobierno canceló el mencionado contrato por razones de carácter económico.

En la década de 1920 se compró la barca **Contramaestre Dueñas** y -lo que es más importante- se contrató la construcción de dos submarinos, nuevamente en los Estados Unidos.

3.- LOS ADELANTOS TECNICOS EN LA NAVEGACION Y EN EL ARMAMENTO

Nos hemos referido ya, al inicio de este capítulo, a lo que podríamos denominar la "revolución del vapor" en la navegación: la aparición de los buques de vapor supuso una gran transformación en todo lo referido a la vida náutica. Además, el vapor trajo consigo una serie de grandes innovaciones, todas las cuales hicieron posible que se produjeran múltiples adelantos técnicos en la navegación. En realidad, podría señalarse la revolución industrial como punto de partida fundamental de toda esa serie vertiginosa de adelantos, ya que justamente la máquina de vapor constituyó su gran símbolo.

3.1. Los progresos en el diseño de los buques

En 1820, el célebre coronel Henri Joseph Paixhans explicó cuáles eran, en su opinión, las características fundamentales que se irían a valorar en los buques del futuro: el ser de vapor, pequeños -porque consideraba que así serían menos vulnerables-, veloces y bien armados. En realidad, el futuro le dio la razón sólo en parte, ya que a medida que fue transcurriendo el siglo XIX tendió a aumentar el tonelaje de los buques. Sin embargo, en lo relativo a la artillería se produjeron cambios importantes, que lograron que aumentara la potencia de fuego sin que eso significara un aumento en el tamaño del buque.

En el siglo XIX se consolidó la convicción de que un verdadero buque de guerra tenía que armonizar en sus debidas proporciones los

elementos relativos a lo que se consideraba tres aspectos fundamentales: la artillería, la coraza y la velocidad. En ese sentido se fue desarrollando el progreso técnico en cuanto a la construcción de navíos de guerra. Además, como ya se ha señalado, desde los inicios de la revolución industrial ese progreso técnico en la construcción naval fue vertiginoso, a diferencia de lo ocurrido a lo largo de la denominada Edad Moderna -es decir, entre los siglos XVI y XVIII-, en cuyo transcurso no se dio ningún avance notable en esas materias. Denegri Luna explica la trascendencia de ese progreso técnico, señalando que

“(...) desde comienzos del siglo XIX, la construcción de los buques es revolucionariamente transformada, pues aún antes del uso naval de las máquinas a vapor, la aplicación de nuevas técnicas permitió hacer cambios en las estructuras, con lo que se obtuvieron barcos de mayor tonelaje y de diseño superior. Igualmente las velas fueron cambiadas así como el aparejo, consiguiéndose un mayor impulso. Añadiremos que en el siglo XVIII el conocimiento de los mares se había incrementado considerablemente. Los levantamientos hidrográficos para fines de navegación mucho más depurados, facilitaron el transporte marítimo haciéndolo más seguro y eficiente”.

Los avances técnicos se dieron, pues, en función de una serie de factores, que han sido muy bien explicados por Melitón Carvajal Pareja: uno muy importante -ya señalado- era el de la velocidad. Se consideraba que un buque de guerra debía ser veloz, ya que ello le permitiría decidir el momento y el lugar para combatir al enemigo. Otro factor que se consideraba era el de las posibles inclemencias del tiempo: el buque debía estar preparado para afrontarlas, y para ello, por

ejemplo, en el diseño se debía distribuir convenientemente los pesos, que eran fundamentalmente la artillería y el blindaje. Otra condición importante era la de la autonomía: se trataba de la capacidad de llegar al punto de destino con seguridad, pero teniendo la capacidad de combatir durante periodos prolongados, y sin agotar los recursos disponibles a bordo; en este sentido, en los tiempos iniciales de la navegación a vapor fue usual equipar los buques también con aparejos de vela, ya que cabía la posibilidad de que en algún puerto no se consiguiera carbón, y no había aún total confianza en la máquina de vapor. La estabilidad de la plataforma del buque era otro factor fundamental: si la plataforma no era estable, la artillería no podía ser apuntada con precisión. Otra condición importante era la denominada resistencia al castigo, lo cual estaba ligado con el blindaje o coraza. Era evidentemente un factor básico: si la coraza no podía resistir el fuego enemigo, de nada servía la artillería. El de la coraza no era un asunto sencillo en el diseño de los buques de guerra, ya que debía tener el suficiente grosor como para que no penetraran los proyectiles pero, por otro lado, no podía ser demasiado pesada, ya que se convertiría en una rémora para la velocidad de la embarcación.

3.2. Las técnicas de navegación

En los progresos técnicos de la navegación en el curso del siglo XIX tuvieron gran influencia los adelantos que se realizaban en cuanto a la cartografía. Como ya lo hemos señalado en palabras de Denegri Luna, se avanzó mucho, desde el propio siglo XVIII, en las tareas destinadas a realizar levantamientos hidrográficos. En este sentido, Gran Bretaña ejerció un papel protagónico, con la creación, en 1795, del Departamento Hidrográfico del Almirantazgo: allí se optó por publicar cartas de navegación que pudiesen ser distribuidas en gran número, y a precios accesibles. Por ello, el estilo cambió: se dejaron

las anteriores cartas, tan bellamente presentadas, por otras que no tenían valor artístico, pero que podrían difundirse mucho más. Dicho Departamento impulsó los levantamientos hidrográficos en distintas partes del mundo, lo cual permitió avanzar mucho en cuanto al conocimiento de las rutas y de los mares. En realidad, la difusión pública de las cartas de navegación del Almirantazgo británico adquirió más impulso a partir de la década de 1820, junto con el interés por aumentar las actividades comerciales en el mundo.

En cuanto a las técnicas de navegación en el Perú, puede decirse que hasta el propio siglo XIX siguió predominando la navegación costera, la cual, por ejemplo, ya había sido superada en el Mar Mediterráneo a fines del siglo XVII. Fernando Romero lo explica de modo muy ilustrativo, señalando que dicha navegación costera

“(...) no difería en nada de la que al comenzar el siglo XVI habían empleado los pilotos de las naves que hicieron las exploraciones iniciales en las tierras del Virú. Se evitaba perder de vista los accidentes geográficos terrestres, y el traslado del buque lo hacía el piloto tomando como referencia las alturas, cabos, rocas, etc. que aparecían en el perfil del litoral”.

Por otro lado, y como ya hemos referido anteriormente, al haberse dado durante varias décadas una “convivencia” entre la navegación a vapor y la de vela, los progresos se realizaron en ambos tipos de buques. Así, fueron muy notables los avances que en la primera mitad del siglo XIX se dieron en el marco de la navegación a vela, sobre todo en lo relativo al diseño de los cascos y a los aparejos. Por ejemplo, los cascos se fueron diseñando más largos y más profundos, lo cual permitía mayor velocidad y mayor capacidad de carga.

En el Perú, la llegada de buques de vapor para la Marina motivó

que se expidieran diversas disposiciones tendentes a adaptar tanto las normas de funcionamiento de la institución como la propia instrucción de sus integrantes a los requerimientos de esa importante innovación. Así, y con el objeto de usar de modo eficiente los buques de vapor, el Comandante General de Marina propuso que se adoptase el reglamento que para los vapores regía en la Armada de los Estados Unidos, lo cual fue aprobado por el gobierno: dichas normas se añadirían a los reglamentos de marina ya existentes. Igualmente, y con la finalidad de dotar a los marinos de una adecuada instrucción en el manejo de las máquinas de vapor y en las consiguientes nuevas características de la navegación, se dispuso la publicación de un importante libro que había sido traducido por el teniente primero Ramón Valle Riestra: se trataba de una obra anónima, publicada en los Estados Unidos en 1847 con el título de **Tratado Elemental de la Naturaleza y Uso del Vapor, y de los Principios y Construcción de Máquinas.**

En el primer desarrollo de la navegación de vapor ocurrieron algunos cambios importantes, que fueron claramente percibidos en el Perú. Por ejemplo, el paso de los buques de ruedas -como fueron los primeros que llegaron a nuestras costas- a los de hélice. La denominada rueda de paletas suponía un sistema que no se pudo adaptar a la navegación en alta mar, y menos aun en los casos de buques de guerra, a causa de que el mecanismo propulsor -la rueda- era sumamente vulnerable. Sin embargo, los vapores de ruedas siguieron utilizándose después de la aparición de la hélice, en el caso de la navegación fluvial, o para trayectos cortos. Los buques de hélice supusieron un avance, incluso desde el punto de vista estético. Para muchos marinos la rueda de paletas constituía un "disfraz" poco grato que recibía el buque. En el caso de los buques de guerra la introducción de la hélice fue fundamental, ya que permitió que se artillaran mucho más fácilmente sus costados.

Por otro lado, Romero Pintado explica los avances que se dieron en otros aspectos de la navegación a vapor:

“Durante los primeros años de la navegación a vapor, todas las calderas fueron de tubos de fuego. En 1825 se patentaron en los EE.UU. las calderas de tubos de agua, por lo cual al llegar los mediados del siglo XIX ambos tipos estaban en uso. La caldera incrementaba apreciablemente su superficie de calefacción cuando los gases de la combustión pasaban por los tubos y el agua rodeaba a estos. En el otro sistema era el agua la que circulaba por los tubos en contacto con los gases de combustión”.

En los cascos de los buques se fueron produciendo también considerables innovaciones. A inicios del siglo XIX era generalmente aceptada la idea de que los buques de guerra que tenían cascos de madera no recibían graves perjuicios con los impactos de las piezas de artillería que se usaban por entonces. Sin embargo, cuando entraron en uso armas más sofisticadas, tales como la granada explosiva, dicha idea dejó, poco a poco, de ser defendida, y se empezó a ver como algo necesario los cascos de hierro. Sin embargo, muchos marinos se resistieron a esa innovación. En la Marina británica se empezaron a construir buques de hierro tan sólo a partir de 1840, pero con la oposición de muchos hombres de mar. Y en los Estados Unidos, hasta bien entrada la década de 1860 el 95% de sus buques de guerra tenía cascos de madera. En la construcción de buques de hierro fue la Marina francesa la que se adelantó, y precisamente sus progresos llevaron a los británicos a convencerse de la necesidad de abandonar los cascos de madera. De todas formas, fue largo el tiempo que se necesitó para finalmente adecuar los cascos de hierro a las diversas necesidades, ya que requerían de ciertas defensas de acuerdo con los niveles de temperatura o salinidad de las aguas.

Puede decirse que ya para la década de 1870 se había producido el definitivo triunfo del vapor sobre la vela, en la gran mayoría de las rutas. Ya los buques de vapor, después de iniciales dificultades, habían logrado superar los problemas presentados por ciertas zonas de navegación como, por ejemplo, el cabo de Buena Esperanza y el de Hornos. Tal como señala Romero Pintado, para esas fechas "la apertura de los océanos se ha logrado plenamente y el buque de vapor establece en estos su supremacía marítima".

En definitiva, a lo largo de todo el siglo XIX el desarrollo en cuanto a las técnicas de navegación y en cuanto a la construcción de buques fue realmente muy grande. Y las novedades no sólo se produjeron en lo relativo al diseño de los cascos, al material y espesor de las corazas o a la artillería -ya mencionados- sino también en otros aspectos como, por ejemplo, el de la distribución interior de los buques. Ya en las décadas finales del siglo se pasó del hierro al acero, gracias al desarrollo metalúrgico. Y es interesante señalar que, a pesar de haberse producido la victoria del vapor sobre la vela, todavía en las postrimerías del siglo XIX se seguían construyendo grandes buques de guerra que tenían velamen como sistema auxiliar de propulsión.

Un recurso bélico de los buques de guerra que se mantuvo también vigente hasta fines de ese siglo -e incluso en los inicios del XX- fue el espolón. Lo tuvieron, por ejemplo, los nuevos cruceros **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi**, adquiridos en la primera década de este siglo. Si bien en el curso de la guerra con Chile fue célebre el espolón del **Huáscar**, en realidad no se trató de un arma eficaz, ya que para cumplir con su cometido de hundir a la embarcación enemiga se requería que ésta estuviese casi parada. Además, en el caso de la guerra con Chile el uso del espolón fue frecuente en razón de la poca eficacia de los artilleros. Porque, a la larga, el cañón fue el que se impuso como el arma fundamental en los combates navales.

Sin embargo, los distintos componentes del armamento naval sufrieron también notable evolución. El desarrollo metalúrgico y técnico fue muy grande, con lo cual se pudieron fabricar cañones progresivamente más pequeños y menos pesados, pero con una potencia de fuego mayor y, por ende, un gran poder de penetración en las corazas. Estas últimas, por su parte, se fueron haciendo más fuertes. En el caso de los cañones, hubo una larga rivalidad entre dos sistemas de carga de los mismos: el tradicional de avancarga -es decir, que se cargaba por delante- y el nuevo de retrocarga, que se reveló como más práctico y eficaz. En los torpedos se produjo también una notable evolución, ya que, de ser inicialmente estáticos y defensivos, pasaron a convertirse en autopropulsados y ofensivos. Toda esa evolución llevó a la construcción de un tipo específico de buque, el denominado torpedero, que fue el predecesor de los posteriores cazatorpederos o destructores, concebidos con el fin de destruir al torpedero antes de que pudiese entrar en acción. Paralelamente se fue produciendo la evolución en el diseño de los submarinos. En este punto es pertinente mencionar los afanes que en cuanto a la construcción de aquéllos mostró en el Perú el ingeniero de origen danés Federico Blume, en la segunda mitad del siglo XIX.

En este sentido, puede decirse que en el Perú no sólo se recibieron las innovaciones técnicas en la navegación que se producían en las grandes potencias navales, sino que también en nuestro propio país se producían algunas de ellas. Ese fue el caso, precisamente, del submarino ideado por Federico Blume, personaje nacido en 1831 y posteriormente afincado en el Perú. Graduado en Alemania como ingeniero hidráulico y de ferrocarriles, pasó por diversos lugares de América desarrollando tareas profesionales: así, por ejemplo, en Cuba trabajó en el trazado de seis vías férreas, y en Chile laboró también en la construcción de ferrocarriles. Ya en el Perú, participó primero en los

trabajos de construcción de las vías férreas de Arica a Tacna y de Arequipa a Mollendo, y luego desarrolló actividades profesionales muy diversas. Tal como lo recuerda José Valdizán Gamio, entre los trabajos realizados por él destacan los puentes de Chillón y Pacasmayo, la conducción de agua hasta Chorrillos, y otras vías férreas, como las que unieron Ancón con Chancay y Paita con Piura. Además, en atención a su experiencia y méritos, fue nombrado por Enrique Meiggs como ingeniero consultor del ferrocarril central.

Como se sabe, la idea de la navegación submarina era muy antigua. Sin embargo, el mérito de Federico Blume consistió en haber sido uno de los iniciadores de lo que fue la utilización del submarino como arma de guerra, y además en circunstancias dramáticas para el Perú, ya que materializó sus ideas poco después del estallido de la guerra con Chile. En efecto, la primera inmersión se realizó en Paita, el 14 de octubre de 1879, seis días después del combate de Angamos. Y la idea de Blume, en el contexto de la guerra, era precisamente la de que sus "máquinas torpedo" o "botes submarinos" -como él los denominaba- pudiesen volar a los blindados chilenos. Sin embargo, por circunstancias diversas no pudo ponerse en práctica dicho propósito.

Volviendo a los avances en la navegación en general, debemos también mencionar el igualmente importante desarrollo en cuanto a la propulsión de los buques a vapor. En efecto, se fueron perfeccionando las máquinas de vapor, lo cual permitió que las embarcaciones alcanzaran velocidades poco antes inimaginables, y desplazando importante tonelaje.

3.3. Consideraciones sobre el armamento en los buques de la Marina peruana.

La "revolución del vapor" fue, como ya se ha señalado, uno de los factores que permitieron que en el mundo de la navegación -y, específicamente, en los buques de guerra- se operaran inmensas transformaciones. En este sentido, otro factor fundamental fue el del armamento. En efecto: en los cañones -por señalar un caso significativo, ya anteriormente mencionado- se produjo también a lo largo del siglo XIX una verdadera revolución. La artillería, en su conjunto, vivió grandes progresos, tales como la aparición de la granada, incendiaria y destructiva y, posteriormente, de la pólvora de combustión lenta.

Las autoridades peruanas, sobre todo a partir del primer gobierno de Ramón Castilla, observaron estos avances técnicos, y en más de una ocasión demostraron gran interés en aprovecharlos en beneficio de la Marina de Guerra. Así ocurrió, por ejemplo, en 1845, que fue precisamente el primer año del referido gobierno de Castilla. Su Ministro de Guerra y Marina, Manuel de Mendiburu, dirigiéndose al Congreso, proponía el restablecimiento de

"(...) la antigua fundición de bronce de la cual salieran las mejores piezas que tuvo el Callao, debiendo añadirse una de fierro, bajo la dirección del cuerpo de artillería, a fin de lograr perfectas fundiciones de obuses y de granadas (...). La fábrica de pólvora de esta capital interesa que reciba un activo fomento (...). La pólvora de esta fábrica, celebrada en Europa por su potencia y cualidades reconocidas, es la mejor que se elabora en la América del Sur. Preciso es

impulsar sus trabajos y tener depósitos bien provistos de ella, a fin de procurar su expendio para el exterior, y satisfacer las demandas del consumo en nuestro territorio”.

Así, pues, la preocupación por la Marina durante el primer gobierno de Castilla no estuvo sólo dirigida a la adquisición de buques, sino también a velar por los diversos aspectos que de una u otra manera influían en el progreso de la Armada. Fue en 1849 cuando el Congreso autorizó el establecimiento de una fundición para la Marina en Bellavista. Dicha fundición fue la base de lo que posteriormente sería la Factoría Naval. Ya hemos señalado, además, cómo cuando llegó al Callao el célebre *Rímac* -el primer buque de vapor de la Marina de Guerra- trajo parte de las maquinarias y equipos necesarios para la instalación de una maestranza naval. Y es que la introducción en el Perú de la navegación a vapor requería, entre otras cosas, precisamente de establecimientos que pudieran fabricar los necesarios elementos para el funcionamiento de las máquinas de vapor. José Rufino Echenique, por entonces Ministro de Guerra y Marina, fue un especial impulsor de la instalación de la referida fundición. En sus Memorias, escritas a fines de la década de 1870, recuerda la trascendencia que tuvo la instalación de dicho establecimiento:

“No hay quien no conozca el provecho que, no sólo el Estado sino el público, reportó de ella, particularmente cuando tuvimos buques y máquinas a vapor, sirviendo también de ejemplo para que después se pusieran otras por particulares. Una de las primeras obras que en aquel taller se hicieron, fueron los magníficos obuses de cobre que hasta hoy existen, arma especial en ese tiempo”.

Por ejemplo, cuando el Presidente dirigió su discurso al Congreso Extraordinario de 1850, se ufanó de la existencia de la referida fundición de Bellavista, señalando que el vapor **Rímac** no necesitaba recurrir a la producción extranjera para la reposición de cualquiera de las piezas de su máquina, ya que lo producido por dicha fundición no tenía nada que envidiar a piezas similares fabricadas en países tecnológicamente más avanzados. En posterior ocasión, el propio Castilla no dudó en referirse a esa fundición como la primera en su género en toda la América del Sur, elogiando igualmente el ahorro para el Estado que suponía el hecho de que muchas armas y piezas de maquinarias podían, en ese establecimiento, fabricarse en el Perú. Incluso al final de su primer gobierno señaló la conveniencia de que dicha fundición se ampliase, lo cual pudo realizar durante su segunda administración el propio Ramón Castilla. Además, se enviaron a Inglaterra a algunos aprendices, con el fin de que perfeccionaran su instrucción en factorías o fundiciones de esa potencia naval. En esa misma gestión gubernativa, dicho mandatario dispuso la construcción de un dique flotante, cerca de la isla de San Lorenzo, con el fin de que allí pudieran ser reparados los buques.

La fundición o maestranza de la Marina fue muy útil para la formación y adiestramiento de quienes luego serían mecánicos, por ejemplo, de las máquinas de los buques de la Armada. A la larga, esto constituyó un gran beneficio, ya que permitió que, en ciertos casos, las tripulaciones fuesen más homogéneas, al haber más peruanos entre sus integrantes. Hacia 1870, la fundición de Bellavista era, en efecto -como lo señala Vegas- la mejor de Sudamérica: era una factoría completa, capaz de realizar cualquier clase de reparaciones. Tenía talleres realmente importantes como, por ejemplo, el taller de modelos, donde los había de todas clases, como para construir cañones grandes y pequeños, al igual que obuses. Había en sus instalaciones

fundiciones de hierro, cobre y bronce, al igual que salas de dibujo, cordería, plomería, herrería y calderería, con aparatos y materiales de todo tipo. En sus instalaciones, además de repararse, o reponerse, piezas o aparatos necesarios para el funcionamiento de los buques de la Armada, también se construyeron máquinas de buques casi íntegramente, como fue el caso de la máquina del monitor **Victoria**, el cual fue -de acuerdo con lo referido por el mismo Vegas- el único buque de guerra construido en nuestro país en el siglo pasado. Tal como afirma Denegri Luna, la maestranza o fundición de Bellavista constituyó el antecedente de lo que posteriormente sería el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Sin embargo, dicha maestranza, fundada por Castilla, fue destruida y saqueada por las fuerzas chilenas de ocupación en 1881.

En realidad, a medida que fue transcurriendo la década de 1870, y sobre todo en razón de la crisis fiscal por la que atravesaba el Estado, la importante factoría de Bellavista empezó, poco a poco, a ver disminuidas sus actividades.

En cuanto al armamento, debemos mencionar nuevamente -por la influencia que sus diseños tuvieron en la artillería empleada por los buques de guerra de la mayoría de potencias navales- al ya aludido coronel Paixhans. En efecto, él ideó los denominados "cañones bomberos", que tuvieron gran difusión en todo el mundo, y por los cuales también se interesó el primer gobierno de Ramón Castilla: su Ministro de Guerra y Marina, Manuel de Mendiburu, solicitó en 1845 autorización al Congreso

"(...) para hacer comprar y traer de los Estados Unidos del Norte cañones bomberos de calibre de a 100 y 150. Para situar algunos en el Callao y en otros principales puertos.

Desde que en las demás naciones se han adoptado los principios de Paixhans y armado vapores con aquella artillería, los puertos y plazas marítimas necesitan desechar las antiguas piezas de a 24, y sustituirlas con los cañones bomberos que dan unos resultados hasta ahora desconocidos así en la defensa de las costas como en las lanchas y en los combates marítimos, pues envían las bombas a distancia de más de seis mil varas, y con más certeza que antes las arrojaban los morteros parabólicamente”.

Así, pues, dichos cañones eran capaces de lograr disparos más precisos desde distancias mayores. Podría decirse que un antecedente del cañón bombero fue el que tradicionalmente había recibido el nombre de culebrina: en su origen había sido un cañón fuerte y de notable longitud, que era capaz de disparar balas sólidas a distancias grandes para su época. Ya en el siglo XVI su uso fue frecuente.

Obviamente, todos los progresos en la artillería estuvieron muy relacionados con los avances que se fueron dando en cuanto al tratamiento de la pólvora. En efecto, originalmente la pólvora que se utilizaba era de combustión rápida. Posteriormente, a lo largo del siglo XIX, fue lográndose la pólvora de combustión lenta, que se reveló como mucho más ventajosa, ya que consumía menos energía en la explosión inicial, lo cual producía mayor velocidad en la boca del cañón. Sin embargo, esto estaba muy relacionado con la longitud de este último, ya que para lograr el mejor efecto en la pólvora de combustión lenta se requería de un cañón largo. Esto, a su vez, resultó problemático cuando los cañones se cargaban por delante -sistema de avancarga-, ya que era así muy difícil cargar un cañón de gran longitud.

En realidad, el sistema de avancarga había sido el predominante en los buques de vela. Sin embargo, el progresivo crecimiento en la longitud de los cañones originó, por las razones aludidas, dificultades cada vez mayores en cuanto a su alimentación. Además, el único modo de solucionar el problema hubiera sido aumentando las dimensiones de los buques, lo cual no era tan sencillo. Así, pues, diversos técnicos pensaron en la posibilidad de alimentar los cañones por la culata. Los primeros intentos fracasaron, ya que no se encontró rápidamente un sistema seguro de cierre del cañón: disparar un cañón imperfectamente cerrado por la culata podía ocasionar graves accidentes. Finalmente, el problema fue solucionado con la aparición del denominado "tornillo de superficie interrumpida", el cual pudo garantizar un eficaz cierre de la culata del cañón. Pero fue tan sólo en la década de 1880 cuando las autoridades del Almirantazgo británico decidieron de modo definitivo el empleo de dicho sistema, al comprobar que ya otras Marinas hacían uso exitosamente del mismo. En realidad, fue la necesidad de aprovechar las virtudes de la pólvora de combustión lenta lo que obligó a la generalización del sistema de retrocarga de los cañones.

Los marinos peruanos siguieron con gran interés los avances técnicos en el campo de la artillería. Así, por ejemplo, se sabe de la gran expectación -y la admiración consiguiente- que produjo entre la oficialidad naval peruana la primera ocasión -ocurrida en 1873- en la que se hizo un disparo con cañones de 500 libras, nunca utilizados antes por nuestra Armada.

Romero Pintado ha explicado de modo muy ilustrativo todos estos avances técnicos en cuanto a la artillería de los buques de guerra. Igualmente, el mismo autor destaca la trascendencia que adquirió la torre giratoria en el poder ofensivo de dichas embarcaciones, a partir de mediados del siglo XIX. Ello estaba, además, muy unido con el empleo del espolón:

“Desde que el uso efectivo del espolón obligaba a avanzar de proa hacia el enemigo, lo que impedía emplear la andanada, se hizo complemento necesario del espolón poseer un volumen de fuego poderoso que se lanzara por la proa. La manera de lograrlo, además que se conseguía un amplio sector de fuego, pasó su prueba, con ventaja. En 1862 y en 1863 todas las marinas poderosas se empeñaron en construir buques torreados (...)”.

En nuestra Armada, el monitor **Huáscar** resultó ser un excelente ejemplo de la aplicación de esas ideas, que combinaban la capacidad ofensiva del espolón con la utilización de la torre.

Por otra parte, ya anteriormente las torres blindadas habían constituido un avance técnico importante. Por ejemplo, fue el combate del 2 de mayo de 1866, contra la escuadra española, la primera ocasión bélica en la que tomaron parte buques de guerra peruanos con torres blindadas: se trató del **Loa** y del **Victoria**. Sin embargo, dichos buques, al ser pequeños y lentos, no tuvieron prácticamente ninguna influencia en el resultado del combate.

Otro episodio bélico de la historia de nuestra Marina sirvió como la ocasión primera en el mundo en la que se utilizó un elemento que fue fruto de los grandes avances que a lo largo del siglo XIX se dieron en las técnicas de guerra naval. En efecto, tal como lo refiere López Martínez, durante el combate de Pacocha -en 1877, y que enfrentó al **Huáscar** tomado por los rebeldes pierolistas con buques pertenecientes a las fuerzas navales británicas en el Pacífico-, al intentar el monitor peruano utilizar el espolón, el **Shah** británico le disparó un torpedo automóvil Whitehead, que fue el primero en toda la historia naval que se empleó en combate. Sin embargo, no tuvo efecto debido a la excesiva distancia que separaba ambos buques.

Como ya hemos señalado, en la Marina peruana se siguieron con gran interés los notables avances técnicos que se producían. Lamentablemente, las dificultades económicas de la década de 1870 impidieron que fueran convenientemente incorporados en los buques de la Armada. Así, por ejemplo, se perdió una buena ocasión cuando en 1871 la corbeta **Unión** fue enviada a Inglaterra con el específico propósito de sólo cambiar sus calderas, a pesar de que muchas personas entendidas recomendaron que se aprovechara tan largo viaje para hacer allí una reparación completa del buque, al igual que el cambio de su artillería, que ya para entonces era bastante anticuada.

Además, fueron constantes los pedidos de reparaciones y mejoras en los buques, formulados por las autoridades navales. Así, por ejemplo, en la Memoria de Marina de 1874 el Ministro del ramo solicitó el urgente cambio de la artillería de la **Independencia**, por ser muy anticuada y estar compuesta de cañones de avancarga. Igualmente, solicitó el cambio de las calderas en el **Chalaco** y en los monitores **Huáscar**, **Manco Cápac** y **Atahualpa**.

4.- EL PODERÍO NAVAL PERUANO EN EL MARCO DE LA HISTORIA LATINOAMERICANA: UN BALANCE

En el marco de la historia naval del Pacífico Sur, el poderío peruano sufrió diversos altibajos: hubo épocas de una clara supremacía naval frente a nuestros países vecinos, como ocurrió durante las gestiones gubernativas de Ramón Castilla; y hubo periodos en los que prácticamente dejó de existir nuestra escuadra, como aconteció al final de las guerras de la Confederación Perú-Boliviana, o -en lo que fueron los momentos más dramáticos- una vez concluida la guerra del Pacífico.

No es nuestro propósito desarrollar una explicación detallada en torno a la evolución del poder naval en comparación con el de nuestros países vecinos. Simplemente ofreceremos algunos datos que pueden ser ilustrativos para ponderar la evolución de la fuerza naval peruana.

En 1836, al iniciarse las guerras de la Confederación, la escuadra peruana -de acuerdo con lo referido por Vegas- estaba compuesta por doce unidades operativas: tres corbetas, cuatro bergantines, tres goletas, una fragata y una barca. La escuadra chilena, en cambio, estaba conformada sólo por un bergantín, una corbeta y dos goletas. Junto con ello, la potencia de fuego de la artillería de los buques peruanos era también mucho mayor. Así, pues, materialmente la escuadra peruana era superior, aunque la situación no era similar en lo referente a la preparación de las tripulaciones. Sin embargo, tres años después, concluidas las mencionadas acciones bélicas, la escuadra peruana estaba sólo compuesta por un buque operativo. Obviamente, en ello tuvo importancia la estrategia seguida por el gobierno chileno en orden a disminuir el poderío bélico del Perú, pero lo que más peso tuvo fue la falta de conciencia marítima en los gobernantes peruanos de entonces.

Fue a fines de la década de 1840 cuando el Perú pudo ver ya de modo notorio la recuperación de su poder naval, e incluso la consecución de una clara supremacía en el Pacífico Sur. Ya en 1848 estaba en el país el primer vapor de guerra con el que contó la Marina, y cuya incorporación fue decisiva en el logro de esa supremacía. A fines de ese año, los buques de guerra con los que se contaba -adecuadamente tripulados y bien mantenidos- eran los siguientes: el vapor **Rímac**, con dos cañones de 68 libras y cuatro de 24 libras; el bergantín **General Gamarra**, con dieciséis cañones de 18 libras; el bergantín **Almirante Guise**, con doce cañones de 12 libras; y la goleta **Libertad**, con un

cañón giratorio de 9 libras. Además, otros dos buques eran utilizados específicamente para el servicio de guardacostas.

Sin embargo, a partir de la década de 1860 el poderío de la escuadra peruana fue paulatinamente decreciendo. Esta situación generó grave preocupación en muchos jefes y oficiales, como fue el caso -ya citado anteriormente- de Luis Germán Astete, quien desde el Congreso de la República pidió insistentemente que no se descuidara el poderío naval del país. Lamentablemente, no se dio una coherente política naval, y los gobernantes de entonces no prestaron la debida atención a la Marina. La situación adquirió ya tintes dramáticos en la década siguiente: sólo en los años finales de la misma, y cuando ya se veía inminente el estallido de la guerra con Chile, se quiso enmendar el rumbo en cuanto a la política naval, siendo ya demasiado tarde.

Al iniciarse la guerra, la escuadra peruana contaba con cuatro acorazados -la fragata **Independencia** y los monitores **Huáscar**, **Manco Cápac** y **Atahualpa**-, dos buques de madera -la corbeta **Unión** y la cañonera **Pilcomayo**- y cuatro transportes -el **Chalaco**, el **Oroya**, el **Limeña** y el **Talismán**. La escuadra chilena, por su parte, estaba compuesta por dos acorazados -el **Blanco Encalada** y el **Almirante Cochrane**-, seis buques de madera -las corbetas **O'Higgins**, **Chacabuco**, **Abtao**, **Magallanes** y **Esmeralda**, y la cañonera **Covadonga**- y seis transportes -**Angamos**, **Rímac**, **Amazonas**, **Tolten**, **Loa** y **Matías Cousiño**. Si nos guiamos simplemente por el número de buques, podría parecer que no existía una gran diferencia entre ambas escuadras. Sin embargo, las características generales y la artillería de los dos acorazados chilenos revelaban una gran superioridad material frente a las fuerzas peruanas. Además, el mantenimiento y las dotaciones de los buques eran los adecuados, cosa que no ocurría en el caso de la escuadra peruana. López Martínez se refiere a

aspectos fundamentales que marcaron las diferencias entre ambas escuadras:

“Muchas veces se ha repetido que la Guerra del Pacífico comenzamos a perderla en 1874 cuando Chile, gracias a la adquisición de sus blindados, arrebató al Perú su predominio naval (...). A nosotros nos faltó buques adecuados en un momento de trascendentales avances en la ingeniería naval, cuando se perfeccionaban los blindajes para poder contrarrestar el poderío de los cañones cada vez de mayor calibre y premunidos de proyectiles perforantes”.

En realidad, desde mediados del siglo XIX se había acelerado el ritmo del progreso en cuanto a los avances técnicos en materia naval. Y ese desarrollo fue aun más vertiginoso a partir de la década de 1870: las últimas tres décadas del siglo presenciaron un gran progreso técnico en ese ámbito, que no pudo ser aprovechado por el Perú. Tal como afirma Melitón Carvajal Pareja, en esos años sólo Argentina, Brasil y Chile fueron las naciones sudamericanas que se integraron en ese ritmo tan acelerado de desarrollo naval. Al iniciarse la década de 1870 el Perú estaba padeciendo una aguda crisis fiscal, y en las dos décadas posteriores todos los esfuerzos estuvieron dirigidos hacia la tarea de reconstruir el país tras la derrota frente a Chile, con lo cual no alcanzaron las fuerzas para lograr una verdadera recuperación del poderío bélico perdido, lo cual tan sólo se conseguiría ya bien entrado el siglo XX.

CAPITULO IV

LA MARINA DE GUERRA EN LA VIDA PERUANA

1.- LA INDEPENDENCIA Y LA CREACION DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU (1821-1826)

La historia de la Independencia del Perú confirma la gran importancia que tiene el dominio del mar para la vida nacional. En efecto, la llegada de la Expedición Libertadora, al mando de José de San Martín, fue posible precisamente gracias a ese dominio del mar. La vía marítima se reveló como la más adecuada para llegar al Perú, y a través de ella llegaron soldados, pertrechos y armas preparados para combatir a las fuerzas españolas.

La convicción de la gran importancia del mar para el logro de los propósitos independentistas estuvo muy clara en los jefes patriotas.

Así, por ejemplo, tras la batalla de Chacabuco afirmó O'Higgins: "Este triunfo y cien más serán insignificantes sin el dominio del mar". El mismo O'Higgins, en una comunicación dirigida a San Martín en 1817, le decía que "es de primera necesidad una marina (aunque cueste) armada pronto en Valparaíso"; dos años después le reiteraba el objetivo final: "Sin la libertad del Perú usted está convencido que no podemos salvarnos". Y otro jefe, Pueyrredón, manifestó el mismo convencimiento en cuanto al logro final de la Independencia del continente: "Queda dispuesto que pongamos en el Pacífico una escuadra que lo domine: con esta arma será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos".

Lo interesante es que en la convicción en torno a la importancia del mar, no se encerraba sólo la consecución del objetivo inmediato de vencer a las fuerzas españolas en América, sino que también estaba implícita una percepción clara sobre la trascendencia del mantenimiento de una escuadra para conservar los territorios ganados para la causa patriota. En esos afanes de preparación, en el Sur, de la Expedición Libertadora, estaba el germen de lo que en 1821 sería el nacimiento de la institución que en este libro estudiamos. José A. de la Puente Candamo explica de modo muy ilustrativo los objetivos y los afanes que intervinieron en la formación de dicha Expedición.

"Hay dos ideas ante las cuales O'Higgins y San Martín encaran razonamiento semejante. La necesidad de dominar el mar para llegar a Lima y asegurar la Independencia, la urgente formación de una marina de guerra. Estos temas, obvios para nuestra visión histórica de hoy día y obvios frente a la historia que conocemos, tienen en su momento un valor indudable de lucidez. No sólo es la clara noción geográfica de la marcha de la guerra, no sólo es el dibujo total de la Independencia, no limitada a una provincia o

región, es de verdad una mirada de alcance muy amplio que preside los juicios de San Martín y de O`Higgins, a quienes debemos ver hermanados en esta tarea de la Expedición Libertadora, a la cual uno y otro aporta esfuerzo, tenacidad, espíritu generoso, ancha visión americana de las cosas del tiempo.

El tema de la formación de la escuadra como instrumento para realizar las ideas antes dichas es sin duda alguna asunto apasionante. Hombres de diversos rincones del mundo, barcos de diverso carácter y origen, marinos profesionales con hombres improvisados, superación de las deficiencias técnicas por el ánimo valeroso y por un profundo espíritu de aventura, todo le concede a la formación de la escuadra que llegará a Paracas en 1820, y que antes se acerca a nuestras costas con Lord Cochrane, un carácter de variedad, fuerza, gran belleza”.

Además, la Expedición Libertadora estuvo precedida por diversas incursiones de las fuerzas navales independentistas, al mando de Brown, de Blanco Encalada o del ya citado Cochrane. Así, en enero de 1816 llegaron al Callao tres buques, con bandera argentina y comandados por el comodoro Guillermo Brown, con el objetivo de obstaculizar el comercio español. Las autoridades virreinales supieron con alguna anticipación de la posibilidad de la llegada de esas fuerzas, lo cual les permitió mejorar las defensas del primer puerto peruano -armando cinco fragatas y un bergantín mercante-, el cual sólo contaba, en principio, con unas lanchas cañoneras. Los ataques de Brown fueron rechazados por las fuerzas realistas, aunque éstas sufrieron la pérdida de una fragata y averías en otras embarcaciones, junto con daños en el Callao. Posteriormente Brown se dirigió a

Guayaquil con el fin de atacar ese puerto, fracasando también allí, y siendo apresado por los realistas.

Fue en el curso del año siguiente, 1817, cuando se empezó a formar en Chile una escuadra patriota -de acuerdo con los aludidos afanes de O'Higgins-, y cuando, a su vez, las fuerzas navales españolas en el Pacífico comenzaron a sufrir derrotas. En el curso del año siguiente la escuadra chilena, dirigida por el almirante Manuel Blanco Encalada, interceptó en Talcahuano una serie de buques de guerra españoles que llegaban desde Cádiz, y logró capturar la célebre fragata **Reina María Isabel**, y posteriormente varios buques realistas de transporte. Fue éste el primer gran triunfo de las fuerzas navales patriotas sobre las realistas, aunque éstas lograron también algunas victorias por entonces como, por ejemplo, la obtenida por la fragata **Resolución** contra el bergantín chileno **Maipú**, tras un combate cerca de las islas de Chincha.

El año de 1819 fue ya el de la llegada de Lord Cochrane a las costas peruanas, al mando de seis buques, dotados con 210 cañones, los cuales, entre fines de febrero e inicios de marzo, atacaron a los buques españoles que estaban en el Callao, al igual que las defensas del puerto, aunque sin lograr una victoria. Sin embargo, las fuerzas navales españolas empezaban a mostrar signos de desorganización, ya que si nos atenemos al poderío bélico de los buques realistas en el Callao -quince buques con 267 cañones, además de lanchas cañoneras-, lo previsible hubiera sido un aplastante triunfo de éstos sobre la escuadra de Cochrane. Posteriormente, en septiembre del mismo año, volvió éste a atacar el Callao, con el mismo resultado negativo. Sin embargo, atacó también diversos puntos de la costa peruana, buscando entorpecer la actividad comercial del virreinato, para lo cual capturó buques mercantes. Por último, la tercera expedición coman-

dada por Cochrane fue ya la que trajo al Libertador San Martín a suelo peruano.

Al igual que O'Higgins, el propio Libertador había manifestado expresamente en diversas ocasiones su convencimiento en torno a que era indispensable llegar por mar al Perú para lograr la independencia del continente. Tiempo antes de la organización de la Expedición Libertadora, había afirmado que "aliando las fuerzas argentinas y chilenas pasaremos por mar a tomar Lima. Ese es el camino (...); mientras no estemos ahí la guerra no se acabará nunca".

Así, y teniendo a favor los problemas de organización y la inercia de las fuerzas navales realistas, la Expedición Libertadora pudo llegar sin contratiempos a Paracas, donde San Martín desembarcó, en lo que fue el inicio de la etapa culminante del proceso de Emancipación de la América del Sur.

La figura de San Martín está indisolublemente unida al nacimiento de la Marina de Guerra del Perú. En efecto, él dispuso su creación, como lógica consecuencia de la importancia que otorgaba al dominio del mar. Sin embargo, debemos igualmente considerar que la Marina peruana no nació "de la nada", ni su fundación significó el comenzar a redactar una página en blanco. Al contrario: se construyó sobre una base ya existente, de la cual extrajo sus principios fundamentales, al igual que las iniciales formas de organización. Esa base fue la proporcionada por la tradición naval española, y por la propia Marina peninsular. En efecto, en el nacimiento de la Marina de Guerra del Perú se puede advertir un fenómeno de continuidad y de cambio: continuidad en lo relacionado con el mantenimiento de muchos de los principios vigentes en la vida naval española, y cambio en cuanto a que se trataba de dotar de una fuerza naval adecuada a un Estado que nacía políticamente independiente.

En lo referido a la continuidad, debe destacarse que cuando se creó la Marina peruana se dispuso que continuaran vigentes las Ordenanzas Navales españolas de 1802 en todo lo relacionado con la vida a bordo de los buques, y tampoco quedaron anuladas otras Ordenanzas anteriores, las de 1793. Tal como señala Melitón Carvajal Pareja, “no sería apropiado considerar que todas esas ordenanzas sólo nos transmitieron estructura orgánica, inicialmente, sino que trajeron también implícitas costumbres, ideas, tradiciones, terminología, etc., no escritas pero que nos las transmitieron los marinos españoles que se incorporaron a la marina peruana”. Es decir, la influencia española fue grande, no sólo en lo reglamentario, sino en otros diversos aspectos de la vida marinera. Junto con ello debemos recordar -y no ya en lo relativo a la continuidad, sino al cambio- que en la naciente Armada peruana se dio también una gran influencia de marinos de otras nacionalidades que integraron nuestra escuadra, entre los cuales tuvieron fundamental importancia los ingleses, tal como ya lo hemos referido páginas atrás.

Con la creación de la Marina de Guerra, en palabras de José A. de la Puente Candamo,

“aparece la formación de un orden administrativo, de una organización; aparece la fuerza de los buques, su equipo, la oficialidad y la marinería; en fin, muéstrase el destino de la Independencia absolutamente vinculado con la fuerza y la autoridad de la Marina. Al lado de hombres que vienen del tiempo virreinal como Vivero, aparecen chilenos como Cruz, ingleses como Guise, que con los peruanos colaboran de diverso modo en la formación de nuestra Marina de Guerra”.

En cuanto al hecho concreto de la creación de la Marina de Guerra, el mismo autor resalta la importancia de tres acontecimientos:

“Hay tres hechos que iluminan este amanecer de la Marina de Guerra del Perú: la captura del pailebot Sacramento, en Paita, el 17 de marzo de 1821; la instalación de los primeros ministerios del Protectorado con la cartera de Guerra y Marina, encomendada a Bernardo Monteagudo, el 3 de agosto de 1821; y en fin, el decreto del 8 de octubre de 1821 que establece las normas capitales de nuestra institución naval, en el Estatuto, eje del Gobierno de San Martín”.

Así, pues, el día 8 de octubre de 1821 se produjo la creación oficial de la Marina de Guerra, como consecuencia natural de una serie de hechos que reflejaron la importancia que el gobierno de San Martín dio a los asuntos navales.

La captura del **Sacramento**, además de su importancia bélica, fue de singular trascendencia en el ámbito de lo simbólico, ya que significó la aparición, por primera vez, de la bandera peruana en las aguas del Pacífico. En dicha captura el papel protagónico estuvo a cargo de los hermanos paiteños Victoriano y Andrés Cárcamo, quienes se desempeñaban como contra maestre y carpintero en dicho buque-correo. Ellos dirigieron la sublevación que tuvo como resultado la incorporación de ese navío a las fuerzas navales del Perú. Valientes y decididos fueron los hermanos Cárcamo, quienes servían a las fuerzas españolas pero sintieron la obligación de defender, por su propia condición de peruanos, la causa separatista. Su hazaña tiene un significado interesante, ya que supuso una abierta adhesión al bando patriota en fechas en que la situación era aún bastante incierta, y el poderío español todavía grande. Tal como afirma Valdizán Gamio, los

Cárcamo fueron “gestores desinteresados y valientes de una escuadra”, ya que con su acción lograron izar por primera vez la bandera peruana en un buque realista. Por eso, podría decirse que en ese sentido fueron los inmediatos precursores de la Marina peruana, al haber puesto a disposición de las fuerzas independentistas el primer buque obtenido en el Perú.

Asimismo, en 1821 se realizó lo que podría denominarse la primera colecta Pro-Marina, que fue fruto de la iniciativa de muchos patriotas que veían como asunto urgente la necesidad de dotar al Perú de una Marina propia. Dicha suscripción se llevó a cabo en Lima, con la idea de adquirir “un navío de defensa” que llevara el nombre de **San Martín**. Se logró reunir una cantidad considerable, aportada tanto por vecinos pudientes de la ciudad como por personas humildes, unidos todos ellos en el afán por lograr la creación de una escuadra nacional.

En los últimos meses de 1821 se adquirieron varios buques para la Marina, la cual ya contaba con los ganados a raíz de la rendición del Callao en septiembre, que significó una gran ventaja para la Marina, ya que dicho puerto constituía -en palabras de Vegas- la base naval más formidable de América.

Una figura clave en el nacimiento y primer desarrollo de la Marina es la de Bernardo de Monteagudo, quien fue -como ya se señaló- el primer Ministro de Guerra y Marina. El desarrolló una importante labor, poniendo las bases de la institución: además de las ya mencionadas adquisiciones de buques, y de la realización de capturas de navíos españoles, se hicieron los nombramientos para los más importantes cargos en la Marina; se dispuso la creación de las principales dependencias en la institución; y se prosiguió con la campaña naval contra los realistas.

Una vez creada la institución, en noviembre de 1821 se organizó una División Naval de Operaciones, que se puso al mando del almirante chileno Manuel Blanco Encalada, y que estuvo compuesta, en principio, por la corbeta **Limeña** y los bergantines **Belgrano** y **Balcarce**. Igualmente, en el mismo mes se creó el cargo de Director General de la Marina del Perú, y se dispuso que fuera ocupado por el mariscal del Ejército chileno Luis de la Cruz. Esto creó cierto malestar, pero no por la nacionalidad del flamante Director General -ya que en la Independencia intervinieron hombres oriundos de muy diversos lugares de la América del Sur- sino por no ser marino de formación. Dicha circunstancia disgustó especialmente a Martín Jorge Guise, distinguido oficial británico que desarrollaba sus labores bajo las órdenes de San Martín, y motivó su renuncia al puesto que ocupaba en la Armada. A fines de 1821 salió la División Naval de Operaciones a realizar lo que se denominó la primera campaña de Intermedios, con el fin de proteger a los soldados patriotas que se dirigían a enfrentarse en el sur del país con las fuerzas realistas.

Bernardo de Monteagudo fue quien presentó la primera Memoria de Marina, en la cual expuso los buenos resultados obtenidos con los primeros tiempos del desarrollo de la institución, que atribuyó en gran medida al apoyo de la población peruana, la cual ayudó económicamente a la Armada a pesar de las dificultades de todo orden que por entonces se atravesaban.

Posteriormente, el siguiente Ministro de Guerra y Marina, general Tomás Guido, expidió lo que fue el primer "Reglamento Provisional de Sueldos y Gratificaciones de Mesa" para quienes integraban la Marina. Luego la Junta Gubernativa expidió otras medidas relacionadas con la Marina: por ejemplo, se establecieron normas para el uso de la bandera peruana en los buques de la escuadra; se creó la Junta

Superior de Marina -claramente inspirada en las reglamentaciones españolas- como entidad encargada de administrar los recursos económicos de la institución; y se promulgó el “Reglamento sobre Presas Marítimas”, entre otras disposiciones.

Otro importante suceso en el seno de la institución fue el ocurrido en mayo de 1822, cuando Cochrane abandonó el Perú, después de haberse producido una serie de incidentes. En realidad, muchas fueron las discrepancias que había tenido con San Martín en lo relativo a la conducción de las operaciones bélicas, y su propio temperamento le llevó a protagonizar algunas acciones violentas en el seno de las fuerzas patriotas. Más identificado con Chile que con el Perú -empezaba, según algunos autores, a adquirir perfiles más nítidos lo que luego sería la abierta rivalidad peruano-chilena-, fue un marino que logró grandes éxitos frente a las fuerzas navales españolas, pero cuya conducta -como recuerda Vegas- fue severamente juzgada en el Perú. Igualmente, puede decirse que su alejamiento de nuestro país contribuyó a afianzar el desarrollo de una Marina nítidamente identificada con los intereses peruanos.

A fines de 1822 el mariscal de la Cruz renunció a la Dirección General de la Marina, lo cual motivó el retorno de Guise a la Armada peruana. Dicho oficial británico fue, en realidad, el gran organizador de la Marina a partir de entonces, cuando la institución empezó a adquirir caracteres más específicamente peruanos. Así, por ejemplo, Guise destituyó a ciertas personas que desempeñaban puestos en la Armada sin tener los conocimientos debidos por ser, por ejemplo, oficiales de Ejército y, por tanto, hombres que no habían recibido una educación naval.

Poco tiempo después, en marzo de 1823, durante la breve y compleja gestión presidencial de José de la Riva Agüero, Guise fue

nombrado vicealmirante y Jefe de la escuadra, decretándose además algunas normas de reorganización en asuntos relativos a la Armada como, por ejemplo, en cuanto al funcionamiento de la Escuela Naval.

A mediados de ese año la escuadra peruana, al mando de Guise, salió en campaña hacia el sur, llevando tropas que combatirán en tierra, y con el propósito de apoyarlas con la flota. Sin embargo, ese esfuerzo no mostró buenos resultados, en buena medida a causa de la anarquía política de la que era víctima el Perú por entonces. En medio de esa anarquía, Guise decidió permanecer leal a Riva Agüero, a pesar de los requerimientos de Torre Tagle. En esa lealtad a Riva Agüero debió estar la causa de la desconfianza que Simón Bolívar sentiría después frente a Guise. En cualquier caso, el caos político de entonces perjudicó grandemente a la joven Marina peruana. Como afirma Vegas,

“(...) el desorden culminó arrastrando a una escuadra poco antes reorganizada con tan buenos auspicios y demostró que para obtener buenos resultados de la posesión, aunque sea momentánea, del Poder Naval, se necesita, entre otras cosas, un solo gobierno, determinado e inteligente, a la cabeza del país, para que imposibilite las intrigas que siempre acechan a la Marina y la atiende como es debido”.

La llegada de Simón Bolívar significó el final de la anarquía y, por tanto, supuso, en cierto modo, el advenimiento de mejores momentos para el desarrollo de la Marina. Nos referimos a una etapa que se presentaba como más auspiciosa al menos por el hecho de la aceptación de un poder político indiscutido en el país. Sin embargo, los problemas que le sobrevinieron a las fuerzas navales fueron serios, especialmente debido al gravísimo motín producido en el Callao en

febrero de 1824, que concluyó con la recuperación de esa importantísima plaza y base naval por las fuerzas españolas. Todo empezó con la sublevación de las tropas argentinas en dicho puerto, que liberaron de su prisión a un jefe español, lo cual finalmente permitió la captura del Callao por las fuerzas encabezadas por los generales realistas Monet y Rodil. Vegas califica ese motín como “un descuido inconcebible”, que despojó a la Marina peruana de su base fundamental, en circunstancias en las que la escuadra no pudo actuar para impedirlo, ya que estaba en alta mar. Por orden de Bolívar la escuadra de Guise se dirigió al Callao con el fin de hostilizar a las fuerzas españolas, logrando inutilizar varios de sus buques.

En realidad, a lo largo de toda la primera mitad de 1824 la escuadra de Guise atravesó serios problemas; uno muy grave era el de los atrasos en los pagos de los sueldos de los oficiales y tripulantes, lo cual generaba en ocasiones un ambiente de tensión, sobre todo teniendo en cuenta que muchos de esos hombres eran mercenarios. Las condiciones materiales en las que se vivía a bordo eran también muy precarias: llegó a faltar aun el agua dulce en los buques, e incluso, por falta de liquidez, se dispuso que se pagara a las tripulaciones con productos que ellas pudieran posteriormente vender. Además, el estado de conservación de algunos de los buques era lamentable, y Guise no lograba que se atendieran sus pedidos para realizar algunas reparaciones.

A todo este panorama desalentador se agregó una noticia sumamente preocupante: la de la posible llegada de nuevos buques enviados desde España para combatir a las fuerzas patriotas. En efecto, en septiembre de 1824 llegaron al Callao los buques comandados por Guruceta, aunque para entonces el ánimo en los patriotas era más optimista, debido a la victoria de Junín obtenida un mes antes.

Además, otro factor favorable fue el de la falta de pericia del propio Guruceta, quien perdió una gran oportunidad de derrotar a la escuadra peruana, ya que llegaba con buques poderosos, en buen estado, y con tripulaciones frescas. Al decir del mismo Vegas, dicho jefe español demostró que carecía de las facultades primordiales que debían adornar a todo jefe naval. Las acciones de Guruceta culminaron con un combate entablado el 7 de octubre con las fuerzas de Guise, que tuvo resultado indeciso, a pesar de la gran superioridad bélica de los buques españoles.

Luego salió del Callao la escuadra de Guruceta, llamada por el virrey La Serna con el objeto de que esperara en la costa meridional el resultado final de la campaña terrestre. Guise se vio imposibilitado de hostigarla o de seguirla, ya que el estado de sus buques era penoso, lo cual acrecienta su mérito en la hábil conducción de las acciones frente a Guruceta. El propio Guise explicó dicha situación:

“De resultas del último combate ha quedado la “Protector” tan maltratada que no es posible mantenerla en la mar por más tiempo sin riesgo de perderla. Por falta de cobre ha perdido enteramente su andar y lo que es peor hace agua en gran cantidad, de manera que en vano he intentado perseguir al enemigo para tomarle o por lo menos echarle los transportes a pique. En una palabra; no se puede tirar un solo cañonazo, porque el estremecimiento es bastante para que se abran más las costuras y se aumente el agua. Creo que, si se me auxilia, la escuadra podrá estar en un excelente estado antes que los buques enemigos estén de regreso sobre la costa”.

Por fortuna, poco después llegó la noticia de la victoria de Ayacucho, producida el 9 de diciembre. Guruceta se dispuso a

coordinar el embarque de las fuerzas realistas, aunque el final del poder naval español en el Pacífico sudamericano fue lamentable, ya que varios de los buques que estuvieron bajo las órdenes de dicho jefe se rebelaron y tomaron diversos rumbos. Tan sólo dos volvieron a España.

Vegas realiza un interesante balance en cuanto al papel de la Marina peruana en los meses anteriores a la capitulación de Ayacucho, que le lleva a poner de relieve la importancia que el dominio del mar tiene en un país como el nuestro:

“Bolívar olvidó a menudo principios navales importantes y no comparaba las fuerzas. Por no creer en la venida de Guruceta había dispersado la Escuadra, dilató la carena de los buques, deshomogenizó nuestras fuerzas navales mezclándolas con las colombianas inexpertas y, por último, en lugar de dar autonomía a la flota de combate para que buscara la destrucción de la española antes que otra cosa, la ató a una operación de convoyes cuando todavía aquella era una “fleet in being”, por sí sola superior a la nuestra, con base de operaciones en el centro mismo de la costa peruana y con viento favorable, porque estaba en el sur, como para caer inesperadamente sobre esos convoyes.

La inepticia de Guruceta y el triunfo de Ayacucho anularon las consecuencias de esos errores, aunque no debemos olvidar que los resultados se debieron a Bolívar, que era un genio. Estos vencen, a veces contra la corriente, pero hasta ahora se acepta que la Marina bien organizada, fuerte y provista es el arma esencial del país que depende del mar y, puesto que los genios son raros, mejor es atenerse a lo común. En Junín ganamos por milagro; en Ayacucho la

fuerza estaba del lado realista. ¿Qué hubiera sucedido si se pierden esas batallas, supuesto el estado relativo de las fuerzas navales?"

Luego de la victoria de Ayacucho, las fuerzas navales peruanas siguieron teniendo importantes tareas que cumplir, contra el último reducto de españoles en nuestro territorio: el Callao, con fuerzas realistas que se resistían, bajo el mando de Rodil, a aceptar la derrota. Aunque lo pudiera parecer, no fue una resistencia irracional, ya que dicho jefe abrigaba la esperanza de la llegada al Callao de fuerzas navales españolas que había solicitado. Para iniciar el bloqueo de ese puerto el gobierno chileno dispuso el envío de tres de sus buques al mando del almirante Blanco Encalada, por el interés común existente en la rendición de Rodil. El bloqueo, con sus diversas incidencias, fue prolongado -duró poco más de un año-, hasta que el 23 de enero de 1826 Rodil y sus hombres abandonaron el Callao, con lo cual se puso fin al último reducto defensor de la autoridad virreinal española.

2.- LOS AÑOS DE LA ANARQUÍA (1826-1845)

2.1 El Perú en los inicios de su vida republicana

La anarquía fue, sin duda alguna, una de las más recurrentes características de la vida política peruana hasta el inicio del primer gobierno de Ramón Castilla, a mediados de la década de 1840. Ese caos político estuvo en buena medida motivado por los enfrentamientos entre los diversos caudillos militares, muchos de ellos antiguos combatientes de la guerra de la Independencia.

¿Cuál era el rostro que presentaba el Perú en los primeros años de vida republicana? Se trataba, definitivamente, de un país eminente-

mente rural, e incluso en algunas regiones la magnitud de los ámbitos urbanos decrecía, como era el caso de la zona del Cuzco. Y Lima, la ciudad más grande, tenía tan sólo sesenta mil habitantes. Estas circunstancias podían provocar asombro y desconcierto -como señala de modo muy ilustrativo Alberto Flores Galindo- a cualquier europeo que visitara nuestro país, ya que por entonces el Viejo Continente estaba siendo testigo de un fenómeno inverso: en Francia e Inglaterra, por ejemplo, las distancias se acortaban y las ciudades crecían de modo sumamente acelerado. Londres tenía ya más de un millón de habitantes.

Podría decirse que, de toda la extensión territorial abarcada por la república, prácticamente la mitad encerraba zonas muy poco conocidas -o totalmente ignoradas en cuanto a sus características demográficas, sociales o económicas- por quienes dirigían los destinos del país. Evidentemente, la dificultad de las comunicaciones, unida a lo abrupto de nuestra geografía, habían generado tal situación, que representaba un inmenso reto para el nuevo sistema político instaurado. La Amazonía, obviamente, constituía, en el marco de ese desafío, la región más extensa y menos conocida. Asimismo, en parte como consecuencia de lo anteriormente señalado, al igual que por el hecho de que se acababa de producir el nacimiento de las diversas repúblicas de Sudamérica, otro grave problema en cuanto al dominio del espacio fue el relacionado con la precisión de las fronteras. Durante mucho tiempo no se definieron en gran parte de su extensión, lo cual pronto ocasionó el inicio de conflictos bélicos, tanto con la Gran Colombia como con Bolivia.

Con el advenimiento del sistema republicano se produjeron sustanciales cambios en lo referido a la administración pública: el sistema burocrático virreinal -los ministros de la Real Audiencia, los

intendentes, los funcionarios de la Real Hacienda, entre otros- dio paso al establecimiento de la burocracia republicana. Sin embargo, lo importante -si realmente se quería realizar con eficacia el cambio de régimen- era suscitar la aparición de una clase social directiva que estuviera detrás de las transformaciones en el aparato administrativo. Se necesitaba un grupo dirigente homogéneo, y con ideas claras en cuanto a los objetivos que debían lograrse. Lamentablemente, la historia posterior demostraría que, si bien los cambios burocráticos se desarrollaron, no estuvieron presididos por la inspiración de una clase dirigente responsable y coherentemente formada.

Así, los primeros años de nuestra vida republicana fueron testigos del predominio del militarismo, como consecuencia de los enfrentamientos entre los caudillos. Y en cuanto a las instituciones, podría decirse -de acuerdo con lo afirmado por el ya citado Flores Galindo- que sólo dos fueron las que realmente funcionaron a lo largo de la mayor parte del territorio nacional: una de ellas fue, obviamente, el Ejército. Si bien no se trataba de una institución de carácter profesional, al menos tal como la entendemos en nuestros días -además, estaba dividida en torno a los caudillos- conservó durante un buen tiempo el prestigio derivado de las guerras de la Independencia. No obstante, por su propia división interna, el Ejército se mostró incapaz de establecer con éxito un sistema político estable. La otra institución de auténtica dimensión nacional era la Iglesia: sin embargo, a su propia función no le competía tomar la responsabilidad de la dirección del proceso que llevara a la tan necesaria estabilidad política.

2.2 La figura de Guise y la guerra con la Gran Colombia.

En los años inmediatamente posteriores al inicio de nuestra vida republicana -que fueron, también, los primeros años de existencia de

la Marina de Guerra del Perú- destacó nítidamente en el ámbito de la Armada la figura de Martín Jorge Guise, marino británico que desde los tiempos de San Martín se había identificado con el Perú. Sin embargo, sus relaciones con Bolívar no fueron buenas, debido a que el Libertador no confió plenamente en él. Dicha desconfianza debió tener su origen -como ya lo hemos señalado- en el hecho de que Guise se mantuvo siempre fiel a la autoridad del Presidente Riva-Agüero, y posiblemente también en su ya aludida identificación con el Perú, todo lo cual lo llevó, en ciertas ocasiones, a tener desacuerdos con el Libertador. Además, numerosas fueron las quejas y pedidos de Guise a Bolívar, reclamando que se realizara un adecuado mantenimiento a los buques de la escuadra peruana. Sin embargo, durante las campañas bélicas dirigidas por Bolívar en el Perú, éste mantuvo al vicealmirante británico como Comandante de la Escuadra, y tuvo por él respeto, llegando a definirlo como marino “intrépido y valiente”. Incluso manifestó admiración por sus grandes dotes de marino, demostradas, por ejemplo, en los encuentros bélicos frente a la flota realista comandada por Guruceta, que era mucho más poderosa en lo material. Refiriéndose a esos encuentros, Bolívar elogió las dotes de los marinos peruanos, señalando expresamente que Guise se desempeñó “(...) mejor que nadie, según dicen los marinos extranjeros que vieron el combate en frente del Callao”. No obstante, al mes siguiente de la victoria de Ayacucho Guise fue apresado en el puerto de Guayaquil por el intendente de esa localidad, con el consentimiento de Bolívar, y fue despojado del comando de la escuadra.

Fue nombrado como nuevo Comandante General de la Escuadra peruana otro marino británico: John Illingworth, quien se había desempeñado como oficial subalterno en la Marina de su patria, para luego unirse al ejército de la Gran Colombia, en el cual llegó a ostentar el grado de general. Tras su nombramiento como autoridad máxima de

la escuadra. Illingworth recibió de Bolívar el grado de contralmirante del Perú.

Diversas han sido las opiniones formuladas en torno a la verdadera causa de la detención de Guise. Se ha hecho referencia, en ese sentido, al malestar que habría experimentado Bolívar ante los continuos requerimientos del marino británico para dotar a la escuadra de los medios económicos necesarios, y para mantener adecuadamente los buques. Pero parece excesivo presumir que fuera ésa la causa principal en el ánimo del Libertador. Es interesante la opinión de Rosendo Melo:

“La causa aparente de tanto ensañamiento la atribuyeron los sayones a exigencias perentorias y descomedidas de dinero que hizo el vicealmirante para atender a los gastos de carena y haberes del equipaje; pero los que conocían la actuación política del leal y valiente marino, sólo podían mirar en su calvario el efecto de la rencorosa inquina de un ensoberbecido por el éxito”.

El propio Melo señala que el tiempo durante el cual Guise estuvo en prisión -veinte meses- fue el de la permanencia de Bolívar en el Perú. Luego de que éste se alejó de nuestro país, Guise fue absuelto de todos sus cargos por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales, y recuperó su libertad. Se le restituyó el grado de vicealmirante, y en los meses finales de 1827 volvió a tener a su cargo el mando de la escuadra peruana, ante el deterioro de las relaciones con la Gran Colombia y la amenaza de guerra.

En efecto, el año de 1827 fue de tensión en las relaciones con nuestros vecinos del norte. En enero de ese año se produjo en Lima la

sublevación de la Tercera División Colombiana Auxiliar, la cual constituía, en realidad, la guarnición de la capital peruana. Todo indica que en el origen de ese movimiento jugaron un papel de primer orden los conflictos internos que por entonces se sucedían en la Gran Colombia, y que enfrentaban a los partidarios de Bolívar -los "dictatoriales"- con los de Francisco de Paula Santander -los "constitucionalistas". Ya a lo largo de todo el año anterior se vivía allí una crisis, que poco tiempo después concluiría con la disolución de la Gran Colombia. La División sublevada solicitó al gobierno peruano -encabezado por el Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz, a quien Bolívar había delegado el mando supremo- el pago de sus sueldos y su traslado a territorio colombiano, lo cual pudo efectuarse dos meses después. A pesar de que los sublevados manifestaron su intención de no intervenir en los asuntos internos del Perú, ese movimiento originó que en reunión de cabildo los vecinos de Lima decidieran no observar más la Constitución Vitalicia bolivariana, y nombraran a Santa Cruz como Presidente interino de la República. Dicha circunstancia fue aprovechada por quienes eran abiertamente enemigos de Bolívar para intentar que se produjera un total rompimiento con el Libertador.

Con ocasión de esos sucesos, el gobierno dispuso medidas especiales para armar adecuadamente los buques de la escuadra. Junto con ello, en el mismo año de 1827 se reintegraron a la Marina numerosos oficiales que durante el tiempo de Bolívar no habían sido empleados, o que habían tenido algún enfrentamiento con el gobierno del Libertador; incluso se reincorporaron algunos que habían sido acusados de conspirar contra Bolívar, o que habían sido arrestados por éste. Ocurrió así, por ejemplo, con Eduardo Carrasco, director de la Academia Náutica; y con Ignacio Mariátegui, quien se había desempeñado como profesor en la misma Academia.

A partir de agosto de ese año, cuando asumió la Presidencia de la República el Gran Mariscal José de La Mar, se aceleró el proceso de rearme de la Armada, y ésta, además, empezó a desarrollar un ritmo mayor de actividades. El proceso de rearme no sólo estuvo motivado por las ya referidas tensiones con la Gran Colombia -agravadas por las actitudes adversas al Perú del general Juan José Flores en lo que actualmente es territorio ecuatoriano-, sino también por los problemas derivados de la creación de la república de Bolivia, presidida por entonces por el Gran Mariscal Antonio José de Sucre. En esas circunstancias el vicealmirante Guise recibió nuevamente el nombramiento de Comandante General de la Escuadra, y ya a fines de 1827 las relaciones con la Gran Colombia habfan experimentado un grado mucho mayor de tensión.

El contralmirante José Pascual de Vivero era por entonces Comandante General de la Marina, y desde ese puesto desarrolló amplia actividad, logrando reparar algunos buques y mejorarles también la artillería. Asimismo, realizó esfuerzos por adquirir un buque de guerra adicional, al igual que con el fin de reclutar marineros de procedencia nacional. Denegri Luna destaca las virtudes y la dedicación de Vivero, quien fue figura de primer orden en la Marina de aquellos años:

“Es de justicia destacar el desempeño del Contralmirante Vivero, cuyo nombre es poco recordado por nuestros historiadores navales, más atraídos por la figura heroica y trágica de Guise. Con constancia y habilidad, trabajando infatigablemente y comunicando su espíritu de sacrificio a los subalternos, consiguió Vivero habilitar buques que estaban en pobres condiciones, transformándolos en una escuadra victoriosa”.

A pesar de que las relaciones entre Guise y Vivero no fueron, en lo personal, especialmente cordiales, ambos jefes -tal como señala el propio Denegri Luna- "hicieron prodigios para poner en pie de guerra las naves peruanas", para lo cual afrontaron dificultades muy diversas, como la falta de dinero, y la carencia de personal debidamente preparado. En cuanto a la falta de dinero, no se trataba sólo de dificultades para realizar adquisiciones de equipos o de armamento: los propios haberes del personal de la Armada se pagaban con retraso. Así, por ejemplo, en mayo de 1828 el Comandante General de Marina declaraba que por entonces los integrantes de la Armada estaban sufriendo un retraso de cerca de dos meses en el pago de sus sueldos. Dicha circunstancia, que reflejaba la crisis fiscal del Estado y la precariedad con la que se realizaban las actividades en la Marina, hacen más elogiables los esfuerzos denodados de Guise y de Vivero por mejorar las condiciones de la Armada ante el inminente conflicto con la Gran Colombia. En realidad, la oficialidad en su conjunto manifestó un comportamiento que revelaba una gran identificación con la institución y con los intereses nacionales, ya que en esas fechas críticas se reincorporaron al servicio en la Armada distinguidos marinos, como fueron los casos del capitán de fragata García del Postigo y del teniente Boterfn.

Tan delicadas eran las relaciones con la Gran Colombia, que en ese mismo año se inició el conflicto. Vegas resume los más importantes motivos del mismo, que estuvieron también relacionados con los sucesos que acontecían en Bolivia, señalando la vital importancia que en dicho conflicto tendrían las fuerzas navales, que en el caso peruano -hasta que se iniciaron los preparativos por iniciativa de Vivero y de Guise-habían sido descuidadas:

"Dice la historia que el presidente, general La Mar, ambicionaba anexar al Perú la ciudad de Cuenca donde había

nacido, con el objeto de seguir gobernándonos, pues su elección fue anulada en conformidad con el artículo de la Constitución que declara que el presidente debe ser peruano de nacimiento. Existía también en Guayaquil un respetable partido no conforme aún con la anexión de esas regiones a la Gran Colombia; por último, un ejército peruano había contribuido en Bolivia a la abdicación del General Sucre, a la abolición de la Constitución boliviana y a la elección del General Santa Cruz como presidente de Bolivia.

Bolívar decretó entonces ‘volar a las fronteras del Perú para vengar el ultraje’ y La Mar respondió marchando sobre Guayaquil y Cuenca. Viose entonces lo que significaba desarmar una Escuadra o sea casi no tenerla, cuando las operaciones marítimas iban a jugar un importantísimo papel”.

El primer buque de la escuadra que se dirigió al norte fue la corbeta **Libertad**, bajo el mando del capitán de fragata Carlos García del Postigo. Llegó al golfo de Guayaquil, aunque con instrucciones de no iniciar hostilidades. Posteriormente, sin embargo, dicho buque y su comandante demostraron gran habilidad en el desarrollo del combate de Malpelo, que los enfrentó, el 31 de agosto de 1828, con las naves colombianas **Pichincha** y **Guayaquileña**. La habilidad de Postigo, junto con su sentido táctico, fueron muy notables, ya que la potencia de fuego de los colombianos era mayor. La **Guayaquileña** perdió a más de sesenta de sus tripulantes, quedando muy averiada; la **Pichincha**, por su parte, se dirigió a Paita luego del combate, entregándose a las autoridades peruanas. Sin embargo, las pérdidas humanas en la corbeta peruana no fueron escasas: murieron cuarenta hombres. En ese encuentro participaron algunos jóvenes marinos que andando el

tiempo se contarían entre las principales figuras de la Armada: son los casos, por ejemplo, de Juan José Panizo y de Manuel Villar.

Por ese entonces Guise, como Comandante General de la Escuadra, estaba continuando su intensa actividad dirigida a contar con el mayor número posible de buques bien dotados, y teniendo siempre presente el objetivo de contar con oficiales y tripulantes que en su mayoría fueran peruanos. La flota llegó a estar compuesta por dieciséis buques, y con la mayoría de ellos zarpó Guise del Callao el 18 de septiembre, con destino a Paita. Ese puerto había sido escogido por el Presidente La Mar -quien viajó con la flota- como lugar de desembarco del ejército peruano que invadiría el territorio colombiano, y cuyo mando asumió el propio La Mar. Junto con ello, las fuerzas navales establecieron un bloqueo de las costas colombianas más próximas, el cual fue mantenido eficazmente por los marinos peruanos, a pesar de los múltiples intentos colombianos por romperlo.

El siguiente paso planeado por las fuerzas peruanas fue la toma de Guayaquil, la cual, en efecto, se llevó a cabo, pero a un precio muy caro: el de la muerte del vicealmirante Guise. En efecto, el 22 de noviembre, dirigiendo una flota de varios buques, inició la travesía por el río Guayas, en dirección a la mencionada ciudad. Diversos obstáculos habían sido puestos por las fuerzas colombianas en el trayecto -sobre todo en los pasajes estrechos del río-, con el fin de atacar los buques peruanos, teniendo como apoyo varios navíos colombianos. Fernando Romero relata el episodio de la muerte del marino inglés:

“A más de las 10 a.m. comienza la vaciante y la Escuadra empieza a levar, con el propósito de salir aguas abajo del río. Antes dirige sus fuegos contra el porfiado cañón, que aún no cesa en su ataque. Mas no logra acallarlo rápida-

mente y, temiendo perder la corriente, se enfila hacia Cruces, siempre disparando, hasta lograr silenciar la pieza. Mas esto ha resultado demasiado caro. El penúltimo tiro del obstinado cañón cae en el pecho del Vice-Almirante Guise, dejándolo sin vida”.

Se sabe que Guise, aun en esos momentos de gran peligro, fue muy resuelto en negarse a abandonar la cubierta del buque. Finalmente, dicha valiente actitud terminó costándole la vida a un hombre que fue muy querido en el Perú. Vegas expresa su admiración por Guise del siguiente modo: “Tanto en lo moral como en lo físico, fue un tipo genuino de su raza; determinado en los combates, moderado en el triunfo, calmado en los reveses, fuerte, sano”.

Desaparecido Guise, el mando de la escuadra recayó en el teniente primero José Boterín. El lógico desconcierto causado por la muerte del marino británico no impidió que se continuase con el bloqueo de las costas y el ya iniciado cerco de Guayaquil. Tal como afirma Denegri Luna, “suscita admiración pensar en la capacidad y sentido de responsabilidad de Boterín, a quien circunstancias de la guerra ponen al frente de la Escuadra” siendo tan sólo teniente primero. Y el mismo autor explica con detalle la eficacia de la labor desempeñada entonces por ese oficial:

“Su actividad en los pueblos costeros y en los circunvecinos de Guayaquil fue enorme. Supo explotar los sentimientos peruanófilos de esas poblaciones, haciendo que interviniesen contra las pequeñas guarniciones bolivaristas, en modo tal que el bloqueo no sólo fue naval sino también se le sitió por tierra”.

En definitiva, la victoria peruana fue completa. Los buques no sufrieron deterioro muy grave, aunque las bajas en las fuerzas peruanas, durante toda la prolongada operación de la toma de Guayaquil, no fueron pocas: cerca de ochenta.

Contemplando dicho conflicto en el marco de la América recién independizada de España, se presenta como una de las primeras manifestaciones de las tantas veces repetidas rivalidades entre los nuevos Estados. Dichas rivalidades, sin embargo, estuvieron fundamentadas mucho más en consideraciones políticas o en enfrentamientos de quienes apoyaban a uno u otro caudillo. En realidad, para esas fechas no se puede afirmar la existencia de definidos sentimientos nacionales en uno u otro Estado. Bien es cierto que la estructura administrativa virreinal modeló en sus grandes líneas lo que posteriormente sería el ámbito territorial de las repúblicas independientes. Sin embargo, el espíritu de unidad anterior fue sustituido, tras el advenimiento de la Independencia, por enconos crecientes, reflejados, y acrecentados, por conflictos como el que acabamos de reseñar. Y con referencia al sentimiento anterior de mayor unidad, resulta muy revelador el hecho de que, en el Perú, tanto el Presidente de la República como el encargado del ministerio de Guerra y Marina fueran oriundos de ciudades pertenecientes al actual Ecuador. En efecto, José de La Mar era natural de Cuenca, y Rafael Jimena era guayaquileño. Además, el hecho de que existiera por entonces en esas tierras un considerable número de peruanófilos era lógica consecuencia del desarrollo histórico. Así, por ejemplo, las comunicaciones entre el Callao y Guayaquil eran mucho más sencillas y baratas que las existentes entre Guayaquil y Quito; en condiciones normales, por entonces duraba ocho días la navegación entre Guayaquil y el primer puerto peruano; en cambio, en la ruta de Guayaquil a Quito se solían emplear quince días, en un viaje difícil, en el que debía utilizarse la

mula para el transporte. Por otro lado, tradicionalmente la vida económica peruana se había complementado naturalmente con la de la zona de Guayaquil: el intercambio comercial fue muy intenso, ya que en el Perú era muy necesaria la madera que se extraía en el entorno de dicha ciudad ecuatoriana, además de diversos productos que desde allí llegaban al Callao, tales como cacao, paños de Quito, tocuyos de Cuenca, entre otros; en la otra dirección, desde el Perú se exportaba a Guayaquil productos para los cuales allí había considerable demanda, entre los que destacaron el vino, el aguardiente, semillas de alfalfa. Lo que resulta más importante, sin embargo, es que el conjunto de dichas relaciones generó un muy rico contacto humano entre los peruanos y los habitantes no sólo de Guayaquil sino también de otras ciudades norteñas, como Cuenca y Loja. Por toda esa tradicional vinculación se explica la existencia, en el desarrollo del mencionado conflicto de 1828, de un importante sentimiento “peruanófilo” entre la población de lo que posteriormente sería la república del Ecuador. Por ese mismo motivo, Denegri Luna afirma que “pretender tachar a los peruanos de conspiradores para conseguir la unión de Guayaquil al Perú en esa época, resulta ingenuo”.

Además, en la proclama que el Presidente La Mar dirigió por entonces al pueblo de Guayaquil, se percibe todavía ese sentimiento de unidad americana que se estaba perdiendo, cuando señaló que la guerra había sido motivada por lo que consideraba equivocada política de los gobernantes de la Gran Colombia, y no por un afán de imponer por la fuerza una autoridad ajena. Así, pues, en dicha proclama señaló que las fuerzas peruanas no tenían otra ambición que

“(...) la de contribuir a que Colombia recobre los derechos que se le habían usurpado por una porción de hombres llamados sus libertadores (...). He dispuesto que se encar-

guen de la administración del departamento, hijos del país que lo mirarán con el interés que inspira el suelo natal (...)".

Haciendo un balance de la guerra contra la Gran Colombia, puede señalarse que la labor desempeñada por la Marina fue eficaz y muy acertada; sin embargo, la conclusión no es tan positiva si miramos el conjunto de las acciones bélicas, ya que la campaña terrestre no se desarrolló de modo adecuado y, tal como afirma Vegas, "esterilizó la acción brillante y eficaz de la Marina", cuya escuadra, sin la inspiración de Guise, y sin tener que realizar una labor específica en Guayaquil, permaneció allí hasta el final de la guerra. Concluida ésta, los buques volvieron al Callao, y se inició una época -que se repetiría muchas veces a lo largo del siglo XIX- en la que las necesidades de la Marina no fueron adecuadamente atendidas, produciéndose además un desarme de la misma.

En efecto, el historiador naval Julio J. Elfas llega incluso a afirmar que la muerte de Guise -cuya inspiración fue fundamental en las operaciones de la escuadra que comandó- significó el inicio de la desarticulación de la escuadra. Según su juicio, fue ése el factor clave, y mucho más importante que cualquiera de los reveses que se pudieron sufrir durante la guerra contra la Gran Colombia, como lo fue la pérdida de la fragata **Presidente**, que era un buque fundamental para las fuerzas peruanas, y que se incendió luego de salir de Guayaquil. Con Guise se había perdido al jefe que tenía mayor autoridad y prestigio. Así, en 1829 Vivero planteó una reorganización de la escuadra y de su funcionamiento, proponiendo que los buques actuaran por separado, teniendo como único nexo las órdenes de la Comandancia General. Dicho plan obedecía al hecho de que, en realidad, el poderío conjunto de la escuadra era bastante pequeño, y se pensaba lograr una mayor eficacia asignando tareas específicas a cada unidad de la Armada.

2.3 Los años iniciales de la década de 1830.

Si todo el periodo comprendido entre 1826 y 1845 puede ser definido como un tiempo presidido por la anarquía, la década de 1830, específicamente, puede recibir con más propiedad aun tal denominación. Las conspiraciones, las sublevaciones y las rivalidades entre los diversos caudillos generaron una situación de permanente inestabilidad en el país. La década se inició con el gobierno de Agustín Gamarra, quien es, sin duda, uno de los personajes más discutidos de toda nuestra historia republicana. Exaltado por unos y denostado por otros, lo cierto es que, con el paso del tiempo, los estudios en torno a su figura han ido mostrando de modo evidente algunas características positivas en su desempeño militar y político. Denegri Luna realiza de su obra una ilustrativa semblanza:

“No sólo fue Gamarra un gran patriota, militar valiente y conocedor de su profesión, sino un buen político y organizador. En un país en formación, cuyos problemas no podían resolverse con dosis de teorización y de verbalismo, Gamarra se destacó como un gobernante autoritario pero respetuoso, dentro de lo posible, de las leyes, inoperantes muchas de ellas por falta de realismo. Gamarra poseyó un hondo sentido nacional. Concluyó su vida como un héroe. En Ingavi `Se lanzó a la muerte ese viejo y valiente jefe al contemplar la inmotivada dispersión de su ejército y se sacrificó para salvar, si salvar era posible, el honor de su patria. ¡Honor a su memoria!`, dice su contemporáneo Modesto Basadre”.

Además, Gamarra destacó entre los jefes militares de entonces por ser un hombre muy instruido y culto, habiendo realizado estudios

superiores. El propio Denegri Luna recoge unas ilustrativas frases de Felipe Pardo y Aliaga -de los hombres más autorizados en su época para emitir juicios en materia cultural- en las que se refiere a Gamarra en los siguientes términos:

“Era como hombre privado un perfecto caballero. Afable en su trato, generoso, instruido y elocuente, al extremo de haber, con una sola palabra en quechua, hecho arrodillar de un golpe a 12,000 indios en el Cusco. Sabía bien el latín, el francés y hablaba el castellano como un madrileño”.

Su primer Ministro de Guerra y Marina afirmó, en su Memoria al Congreso, que la buena marcha de la Marina sería asunto prioritario en su administración. Y lo decía muy claramente, señalando que

“(…) tristes lecciones ha tenido la república para convenirse de que su respetabilidad depende en gran parte de la marina; repetidas humillaciones le han evidenciado que es preciso conservar una fuerza naval que imponga en sus costas el respeto que se debe a toda asociación política, sea cual fuese su antigüedad con respecto a las demás naciones”.

A pesar de estas expresiones, Gamarra demostró, con los hechos, no tener una clara conciencia marítima y, por tanto, no dio la importancia debida a la atención de las necesidades de la Marina. Podemos encontrar algunas explicaciones a dicha actitud: por ejemplo, para él fue prioritaria la resolución de los problemas con Bolivia. En ese sentido, es dable suponer que, en su empeño por preparar fuerzas que pudieran enfrentarse a las bolivianas en caso de un conflicto, no diera importancia a la buena marcha de la Marina, toda vez que Bolivia no

tenía prácticamente fuerzas navales -su puerto más importante, Cobi-ja, tenía escaso movimiento y estaba poblado tan sólo por unos centenares de personas- y sus centros urbanos significativos estaban en el interior. Por tanto, el interés de Gamarra estuvo fundamentalmente dirigido a preparar al Ejército, el cual sería la fuerza fundamental en el caso de que se iniciara un conflicto con el país del altiplano. Por otro lado, afrontó Gamarra una grave crisis fiscal, con lo cual fueron notables las dificultades para atender las diversas necesidades del Estado -y, entre ellas, las de la Armada.

Rápidamente volvieron a aparecer fenómenos tales como los atrasos en los pagos de los haberes del personal de la Armada, y el dinero necesario para el buen mantenimiento de los buques fue cada vez más escaso. Sin duda, estos problemas estuvieron entre las causas de lo que fue -en palabras de Denegri Luna- “uno de los más bochornosos episodios de nuestra Marina”. En efecto, dicho episodio se produjo en 1831, y estuvo constituido por la desertión de dos importantes buques de la Armada: la corbeta **Libertad** y el bergantín **Congreso**.

Para mayo de ese año, ya eran cinco los meses de atraso en el pago de los haberes del personal que laboraba a bordo de la **Libertad**. En el mes siguiente, dicha corbeta se encontraba en el puerto de Islay, y el día 26 se sublevó su tripulación, luego de haber hecho abandonar el buque a la plana mayor del mismo, encabezada por el capitán de navío Carlos García del Postigo. Circularon rumores señalando que los tripulantes de la **Libertad** pretendían dirigirse hacia las islas Filipinas con el fin de dedicarse a la piratería; rápidamente se demostró que se trataba de una noticia sin fundamento, ya que la corbeta se encaminó a Cobija, para solicitar la protección del gobierno boliviano. Posteriormente se sublevó la tripulación del bergantín **Congreso**, acogiéndose

también a la protección de dicho gobierno. El incidente fue superado por medio de negociaciones con las autoridades bolivianas: los buques fueron recuperados por el Perú, pero previamente hubo que pagar los sueldos atrasados al personal, la mayor parte del cual desembarcó en territorio boliviano. Dicho episodio debió, en todo caso, tornar más delicadas las relaciones con Bolivia, ya que las autoridades de Cobija declararon haber hallado, en la corbeta **Libertad**, una carta del Presidente Gamarra al capitán de navío García del Postigo, en la cual le daba instrucciones precisas con respecto a las acciones que debería tomar en el caso de que se iniciase un conflicto armado con Bolivia. La carta estaba fechada en enero de ese año, y ordenaba al comandante de la **Libertad** que, iniciada una eventual guerra con Bolivia

“(...) Vd. ha de ser quien tome iniciativas por el puerto de Cobija. Se le darán a Vd. órdenes terminantes para que tome aquel punto (...). En una palabra, llegado el caso de la guerra, Cobija debe desaparecer para siempre; porque sus habitantes deben largarse y hasta las habitaciones deben quedar completamente arrasadas, y hasta sus aguas obstruidas y retacadas en lo absoluto”.

Duras palabras, ante las cuales las autoridades peruanas insistieron con las bolivianas en que se trataba de instrucciones que sólo debían cumplirse en un caso de guerra.

En 1832 la Marina siguió afrontando los problemas derivados de la falta de recursos económicos. Junto con ello, se lamentaba el hecho de que la Armada careciera de un astillero, y se lamentaba especialmente el que Guayaquil no perteneciera al Perú, ya que su astillero había sido fundamental en la construcción de los buques peruanos, tanto de los mercantes como de muchos que se integraron a la Marina de Guerra. En un periódico limeño se escribió por entonces que

“Es difícil tener marina no teniendo astillero. La Marina mercante es uno de los brazos de la nación. La de guerra es el verdadero muro de un territorio abierto a invasiones extranjeras por todas las partes de sus dilatadas costas”.

Y se proponía la creación de un astillero en la confluencia de los ríos Ucayali y Marañón, es decir, en el punto de nacimiento del río Amazonas. Se planteó esa idea como una forma de cubrir las necesidades tanto de la Marina de Guerra como de la mercante. Esta última, en efecto, fue concebida por muchos -tal como se ha señalado en el párrafo anterior- como “uno de los brazos de la nación”, y se consideraba que su progreso y desarrollo redundaría también, en cierto modo, en un mayor dominio del mar por parte del Perú. En ese sentido, en 1833 se dictaron diversas medidas dirigidas a la protección de la marina mercante peruana: así, se dio a los buques peruanos la exclusividad en cuanto a la pesca de cetáceos; se señalaron diversos requisitos a los buques extranjeros para el desarrollo de sus actividades comerciales en nuestras costas, como el de entregar sus patentes de navegación a los correspondientes cónsules, con el fin de que quedara garantizado el cumplimiento de sus obligaciones en la observancia de las normas peruanas; igualmente, se dispusieron medidas para tener certeza en cuanto a cuáles eran realmente los buques de propiedad de peruanos, con el fin de que sólo ellos pudieran disfrutar de las franquicias reservadas a los nacionales.

Sin embargo, a pesar de los buenos deseos en torno a un efectivo dominio del mar por el Perú, esa década de 1830 constituyó una de las épocas en las que la Marina de Guerra afrontó mayores problemas. Para 1833, por ejemplo, los atrasos en los pagos de haberes del personal de la Armada llegaron a ser de hasta diez meses, lo cual llevó al Comandante General, que todavía lo era José Pascual de Vivero, a

exigir de las autoridades gubernativas no sólo el puntual pago de los sueldos -en razón de la gran importancia que para el país encerraba el correcto funcionamiento de la Marina-, sino también la nivelación de los mismos con los que se percibían en el Ejército, ya que no encontraba razón para que el personal militar tuviera remuneraciones más elevadas que el naval. Resumiendo los motivos de dicha exigencia, señalaba que “nuestro servicio es tanto o más exigente, y mucho más penoso y duro”. La preocupación de Vivero era muy justificada, ya que -tal como señala Julio J. Elías- la Marina sufrió en 1833

“(...) las penurias quizá más dolorosas de su historia, siendo puesta al borde mismo de su anulación, salvándose casi por un milagro; empero, en ningún momento dejará de continuar cumpliendo con sus funciones, por supuesto hasta donde sus fuerzas se lo permitían”.

Las dificultades económicas -de la Marina en su conjunto, y de sus oficiales y personal subalterno en particular-, unidas a la inestabilidad política, generaron problemas muy diversos en la Armada. Por ejemplo, graves fueron los derivados de la intervención de los marinos en la turbulenta vida política de entonces apoyando a uno u otro caudillo. Ello trajo serias consecuencias, ya que los sucesivos gobernantes de esos años tuvieron relaciones muy diversas con el personal de la Marina según como hubiera sido la actitud de la institución -o de la mayor parte de sus integrantes- con respecto a sus aspiraciones políticas. Tales situaciones generaban, por ejemplo, muchos cambios en los puestos directivos de la Armada, que obedecían a esas motivaciones políticas.

Luis José de Orbegoso tuvo especial desconfianza con respecto a muchos marinos. A ello respondió el hecho de que entre 1834 y 1835

se hubieran producido numerosos cambios de personal, tanto en los puestos subalternos como hasta en la propia Comandancia General: así, por ejemplo, en el curso de pocos meses se sucedieron tres oficiales en el máximo cargo de la Armada.

La desconfianza de Orbegoso frente a muchos de los integrantes de la Marina, junto con la poca atención que brindó a la Armada, fueron motivos por los cuales ésta apoyó de modo tan resuelto la rebelión del general Felipe Santiago Salaverry, iniciada en el Callao a principios de 1835, y extendida rápidamente a Lima, tras lo cual dicho caudillo pudo controlar el poder político en el país. Salaverry recibe masivamente el apoyo de la Marina, debido fundamentalmente a la falta de atención que el presidente Orbegoso había prestado a la institución.

Sin embargo, el entusiasmo de muchos marinos en Salaverry no se tradujo, por parte de éste, en una clara toma de conciencia en cuanto al fundamental papel de la Armada para el desarrollo y la seguridad del país. Salaverry se proclamó Presidente en febrero de 1835, tras lo cual el depuesto Orbegoso, desde Arequipa, obtuvo la ayuda de Andrés de Santa Cruz, quien entró al Perú al frente de un ejército boliviano. Sin duda motivado por esa correlación de fuerzas, Salaverry inclinó su política internacional hacia Chile, y realizó diversas acciones en las que se reflejó su escasa visión de futuro. Vegas resume las principales acciones de Salaverry en ese sentido:

“Salaverry improvisó elementos con gran actividad; pero como, sin prever el futuro, inclinó hacia Chile su política

internacional, creyó innecesaria la fortaleza del Callao y vendió los cañones del Castillo de la Independencia para obtener dinero; permitió el embarque de pólvora para Valparaíso e, imitando a Orbegoso, ahora su enemigo, celebró un absurdo tratado de comercio con Chile cuya figura dominante era Portales, antiguo negociante en azúcar y enemigo del Perú”.

En la entraña de muchas de las acciones de Salaverry estaba su oposición al hecho de que Santa Cruz interviniera, desde Bolivia, en la vida política peruana. En diversos aspectos, ambos personajes eran antagónicos: Santa Cruz era serrano, y Salaverry costeño; el primero era un combatiente muy experimentado, mientras que el segundo suplía la experiencia -de la que carecía- con un notable grado de valentía y de audacia; eran de generaciones distintas: Santa Cruz era un viejo militar, gran conocedor del arte de la guerra, y Salaverry un joven dotado de gran arrojo, y con una vocación de héroe que iba muy en consonancia con el desarrollo que por entonces vivía el sentimiento romántico.

Por otro lado, la situación económica empeoraba. Por ejemplo, no se pudo cumplir una resolución que disponía el cambio de las insignias de los oficiales, debido a “la miseria en que están -según afirmaba el Comandante General- por la falta de pagos de la anterior administración, particularmente en los años 33 y 34”. Igualmente, había muchos pagos pendientes a la Maestranza, y como consecuencia de ello muchos de sus operarios habían abandonado sus puestos, e incluso algunos habían salido del Perú, dirigiéndose en especial a puertos chilenos. Otra muestra del deterioro económico de la institución en ese año de 1835 fue la propia manifestación del Comandante General Iladoy, quien señaló que los almacenes de la institución estaban

prácticamente vacíos. Junto con ello, no se lograba completar las dotaciones de tripulantes de los buques, y el nivel de preparación de la marinería era bastante elemental.

En medio de todas esas dificultades, Salaverry inició la campaña contra las fuerzas de Santa Cruz, teniendo en ella la Marina un papel fundamental, ya que su misión era la de bloquear las costas, desde Nazca hasta Cobija. Parte de los buques de la Armada se dedicó al bloqueo, y los otros navíos disponibles fueron utilizados para transportar el ejército de Salaverry al sur. Se tomaron los puertos de Islay y Arica, y a fines de 1835 el capitán de navío Carlos García del Postigo fue ascendido a contralmirante, y se le confió el mando de la escuadra. Poco después, sin embargo, se produjo la derrota definitiva de Salaverry en Socabaya, el 7 de febrero de 1836, con lo cual la flota se rindió ante los triunfadores.

Vencido Salaverry, tanto Orbegoso como Santa Cruz desarrollaron acciones que demostraron la inexistencia de una política naval. Por ejemplo, dispusieron la desactivación de la mayoría de los buques de la Armada y, en cuanto a los oficiales, la mayor parte de ellos fueron cesados, y algunos, incluso, deportados. Evidentemente, mucho tuvo que ver en ello el mayoritario apoyo que los marinos habían brindado a Salaverry. Sin embargo, ese apoyo no fue unánime, e incluso el propio Orbegoso, durante las luchas contra Salaverry, pudo contar con una pequeña flota, conformada por algunos marinos no afectados a su enemigo. La mencionada actitud de Orbegoso y Santa Cruz luego de la derrota de Salaverry perjudicó también la propia educación naval, ya que entre los oficiales cesados se contaba el capitán de navío Eduardo Carrasco, director de la Escuela Naval, lo cual motivó que dicho plantel continuara inactivo, al igual que lo estuvo durante los meses de las campañas de Salaverry.

2.4 La Confederación Perú - Boliviana.

Los esfuerzos de Santa Cruz se dirigieron a la conformación de la Confederación Perú-Boliviana. Dichos esfuerzos, que reflejaban un plan político concreto, representaron una etapa importante en el marco de las décadas a las que nos estamos refiriendo. Fue un periodo en el que se trazaron unos objetivos claros, y que tenían sólidos fundamentos. En efecto, múltiples eran los elementos que vinculaban al Perú con Bolivia, y que eran fruto de una muy antigua historia común. A lo largo de los siglos virreinales, los contactos entre el Alto y el Bajo Perú fueron muchísimos y muy variados, y durante casi todo ese tiempo el territorio de lo que es actualmente Bolivia perteneció al virreinato de Lima. Fue eso un reflejo de la gran identidad existente entre ambos territorios, y más específicamente entre el sur peruano y el Alto Perú. Por ejemplo, muy intenso fue el tráfico comercial que se generó en el sur andino en función de las necesidades de abastecimiento del gran centro minero de Potosí, ubicado en lo que hoy es Bolivia. Y todos esos contactos tenían, a su vez, su base en relaciones milenarias de los tiempos prehispánicos. Las tendencias empezaron a adquirir rumbo distinto cuando, bien entrado el siglo XVIII, en el marco de las reformas borbónicas se creó el virreinato del Río de la Plata, y a partir de él empezaron a intensificarse las relaciones comerciales con el Alto Perú. Por otro lado, con el advenimiento de la Independencia surgió otro intento -por iniciativa de Bolívar- de desvincular dichos territorios con el Perú, que se tradujo en la creación de la república de Bolivia.

Así, pues, entre el Perú y Bolivia existía una muy antigua tradición de unidad, contra la cual surgieron circunstancias claramente adversas tan sólo a partir del siglo XVIII. Pero en los inicios de nuestra vida independiente las vinculaciones con Bolivia seguían

siendo múltiples y, además, el respaldo que Santa Cruz recibió en el Perú con respecto a sus propósitos de crear la Confederación se debió también al hecho de haber él mostrado una imagen de buen organizador político, que fue vista por muchos peruanos como un anuncio de lo que podría ser el final de los años de anarquía que se estaban viviendo.

Y esa visión se reveló como acertada, ya que Santa Cruz, en efecto, realizó una serie de transformaciones administrativas de importancia fundamental en el camino de dotar al Perú de una institucionalidad bien estructurada. Podría decirse que, en el periodo de la historia republicana comprendido entre la Independencia y el inicio del primer gobierno de Castilla, la labor administrativa desplegada por Santa Cruz fue la más ambiciosa. Franklin Pease resume de modo muy claro las características principales y la trascendencia de la obra administrativa de Santa Cruz en la Confederación:

“Habiéndose mantenido hasta el momento la legislación española, la Confederación organizó los Códigos civil, penal, y de procedimientos penales (enjuiciamientos), dando un esquema legal práctico de corte napoleónico. En medio de una anarquía legal sobre asuntos de negocios, dio un Reglamento de Comercio y otro de Aduanas. En medio de una agricultura estancada, y del sometimiento de las comunidades indígenas serranas a un universo dominante, Santa Cruz dio pasos para que se entregaran (o devolvieran) tierras a las comunidades andinas (...). En un país donde la experiencia inmediata hacía ver que los ámbitos norte y sur no se armonizaban, la Confederación buscó romper el centralismo limeño, dividiendo el país en los estados Nor y Sur peruanos, el tercer Estado era Bolivia. Cada uno de los mencionados estados tendría una asamblea cuyos represen-

tantes debían disponer la respectiva organización legal dentro del todo Confederado. Donde la institucionalidad no había vuelto a funcionar desde la Independencia, se buscó obtenerla recordando que Portales la había logrado en Chile. La obra administrativa de la Confederación es, sin duda alguna, el punto más importante en la organización del país en la primera mitad de la decimonónica centuria”.

Fue, pues, de gran trascendencia la concepción de dicha obra administrativa, ya que incidía en puntos fundamentales, tales como el ordenamiento legal, la reglamentación de las relaciones comerciales y la propia inconveniencia del excesivo centralismo limeño. Sin embargo, el gran error de Santa Cruz estuvo precisamente relacionado con el mar y con las fuerzas navales: no le otorgó importancia al papel de la Marina en la defensa de la Confederación. Asombrosa falta de previsión, en un hombre dotado de una indudable capacidad de organización. Además, no se necesitaba una excesiva clarividencia para percibir que el único enemigo que podría tener la Confederación era Chile. Es más: en el curso de la guerra de la Confederación con Chile, Santa Cruz persistió en ese error, al punto de haber llegado a planear una inverosímil invasión por tierra al país del sur, cuando no sólo la geopolítica, sino la propia lógica, indicaban que el camino natural para llegar a Chile tenía que ser el mar. Por otro lado, debe también señalarse -aunque sin ánimo de atenuar el referido error de Santa Cruz- que se dio también una equivocada apreciación en aquellos peruanos que se unieron a Chile para combatir a las fuerzas de la Confederación, dejándose llevar por las rivalidades políticas peruanas, y sin percibir las ventajas que a la larga Chile obtendría con esa actitud. Como es lógico suponer, muchos de los marinos cesados por Santa Cruz se incorporaron a las fuerzas “restauradoras” dirigidas por Chile en la lucha contra la Confederación.

Denegri Luna ha calificado de “incomprensible y suicida” la política desplegada por Santa Cruz y Orbegoso con respecto a la Marina de Guerra del Perú, que los llevó a “descuidar nuestra Escuadra en todas las formas imaginables”. Obviamente, en ello tuvo mucha influencia el recelo frente a una institución cuyos integrantes, en gran mayoría, habían apoyado al derrotado Salaverry. El mismo día en el que este último moría fusilado, Santa Cruz dirigía una carta a Orbegoso en la que se refleja el mencionado recelo frente a los marinos y, sobre todo, la escasa importancia que otorgaba a las fuerzas navales en la defensa del país:

“Sentiría mucho que Vd. les concediera (a los marinos) otra cosa más que las vidas. Si ha sido criminal la conducta del ejército, lo ha sido infinitamente más la de la marina, que sin motivo ni pretexto se adhirió a Salaverry, como a los revolucionarios anteriores y se adherirá a cuantos se presenten después. Vale más que Vd. desarme los buques antes de conservar ni uno solo de los marinos que han servido a Salaverry; los cuales debieran salir del país (...). Pienso que ya no necesitaremos más de cuatro buques, dos que recorran por el Sud, mientras que otros dos anden por el Norte; su reunión será siempre peligrosa”.

Esta carta de Santa Cruz a Orbegoso explica algunas de las actitudes tomadas poco después por este último con respecto a la Marina de Guerra: así, por ejemplo, el 30 de marzo ordenó que se desarmara la escuadra y que se procurara vender o alquilar sus buques; igualmente, en el mismo mes decretó que se dismantelaran las fortificaciones del Callao, y que se destinaran las instalaciones del Real Felipe para el funcionamiento de oficinas aduaneras; se dispuso que quedara activa tan sólo una batería, “para contestar los saludos y

para seguridad del puerto". En cumplimiento de la primera de las disposiciones mencionadas, en junio del mismo año se dispuso el desarme del bergantín **Orbegoso**, el cual fue alquilado a un particular que desarrollaría actividades comerciales. Igualmente, en ese mismo mes se decretó el desarme de la fragata de transporte **Monteagudo**, la que fue entregada también a un comerciante. Otro buque de la Armada, el bergantín **Arequipeño**, fue transformado en guardacostas, con lo cual disminuyó su poder de fuego.

Un episodio que aumentó la tensión entre los marinos y Santa Cruz fue el desacertado nombramiento de Comandante General de la Marina que este último hizo -fundamentado en la desconfianza que sentía con respecto a los miembros de la Armada- en favor de John Illingworth, quien por entonces tenía el grado de contralmirante de la Marina colombiana, y en la década anterior -como ya lo hemos señalado- recibió de Bolívar el mismo grado en la Marina peruana, cuando fue nombrado Comandante General de la Escuadra. Sin embargo, Illingworth no podía ser un personaje querido en la Marina peruana, ya que él precisamente había dirigido las fuerzas grancolombianas en su enfrentamiento con las peruanas con ocasión del bloqueo y posterior toma de Guayaquil por parte del Perú. Además, al no haber tenido éxito contra las tropas peruanas en esa ocasión, no gozaba de mayor prestigio militar. Sin duda teniendo en cuenta esas circunstancias, Illingworth optó por no aceptar el cargo ofrecido por Santa Cruz. Ante la negativa, se nombró interinamente como Comandante General de la Marina peruana al capitán de navío Jorge Young, durante cuya gestión -al decir de Denegri Luna- "se terminó de desintegrar la Marina", al punto de que el siguiente Comandante General no fue ni siquiera marino: el cargo fue ostentado por el general del Ejército José Trinidad Morán.

Por otro lado, la situación económica de la Marina iba tornándose cada vez más precaria a medida que se acercaba el momento del inicio de la guerra que enfrentaría a la Confederación con Chile. Como afirma el mismo Denegri Luna, “ni la guerra lograba el milagro de que la Comandancia General de Marina dispusiera de los fondos necesarios para los buques en campaña”. En efecto, la situación era sumamente difícil, y lo siguió siendo tras el inicio de las hostilidades. No sólo había problemas para pagar los haberes de los tripulantes de los buques; había incluso serias dificultades para proveer a los navíos de los víveres que necesitaban, al igual que de los pertrechos navales. Por otra parte, no estaban completas las dotaciones de tripulantes de los buques, ya que la falta de dinero impedía proceder al enganche de marineros.

Obviamente, la gravedad de los problemas fue mucho más patente tras el inicio de la guerra, cuando ya era tarde para rectificar la errada política desarrollada con respecto a la Marina. Es importante señalar que esa errada política no se debió sólo a las equivocaciones de Santa Cruz en esa materia: ya hemos señalado cómo otros gobernantes peruanos habían anteriormente menospreciado de igual modo la importancia de la Marina para la defensa de los intereses nacionales. En este sentido son reveladoras, por ejemplo, las opiniones vertidas, con respecto a la Armada, por Ildefonso de Zavala, Ministro de Hacienda, quien en los primeros días de 1835 dirigía una comunicación al Ministro de Guerra y Marina, en la que, basándose en las dificultades fiscales, recomendaba la reducción de los gastos en ese sector, y especialmente en lo referido a la Armada. Aunque en capítulo anterior nos hemos referido a dicho parecer, resulta ilustrativo transcribir textualmente su opinión:

“Vivimos felizmente en paz con los pueblos vecinos, y nuestra Marina no puede tener otro objeto que el de velar el

contrabando, empleando sus buques menores como guardacostas. Calcule U.S. lo que consume la sola fragata Monteagudo y lo que se ha invertido en sus diferentes carenas, y recorridas: compare esta suma con los ahorros y utilidades que ha producido, y obtendrá por resultado que el costo de su manutención excede en más de dos tercios a sus productos, aun sin incluir el dinero gastado en sus reparos, con el que yo creo podría haberse comprado uno o dos buques de superiores cualidades en todo sentido. ¿A qué fin, pues, conservar este buque ni los que sean inútiles, cuando sólo necesitamos tres o cuatro embarcaciones de pequeño porte para guardar nuestras costas?”

Continuaba Zavala diciendo que él no propugnaba la destrucción de la Marina, ya que admitía que podría ser útil de sobrevenir alguna emergencia. Sin embargo, se percibe en él la frecuente falta de conciencia marítima a la que hemos ya aludido, al igual que cierta ingenuidad en cuanto a las buenas relaciones con los países vecinos.

Iniciada ya la contienda con Chile, Santa Cruz dispuso la adopción de algunas medidas que podrían ser vistas como una suerte de rectificación -evidentemente tardía- de la errada política que hasta entonces había desarrollado con respecto a la Marina. Así, el 15 de mayo de 1837 decretó un aumento en los haberes percibidos por el personal de la Marina, junto con otras disposiciones que se establecieron con el fin de dotar a la carrera naval de una serie de ventajas que la hicieran más atractiva. Sin embargo, fue un gesto que prácticamente no tuvo resultados, dado que para esas fechas los oficiales peruanos mejores y más preparados ya se habían unido a las fuerzas enemigas de la Confederación. Vegas describe las ventajas de esas fuerzas, no sólo en cuanto a la preparación de los marinos con los que contaba, sino también en lo referente a la estabilidad política reinante en Chile, lo cual, evidentemente, influyó en el éxito de sus propósitos:

“El país estaba unido bajo la dura férula de Portales. Tenía marinos que habían servido en las guerras de su independencia y comenzaban a incorporársele los que fueron dejando el servicio del Perú: británicos y peruanos y, lo que era más temible para nuestro desordenado y poco astuto país, los gobernantes y marinos de Chile estaban saturados de los métodos expeditivos de Cochrane”.

En los gobernantes chilenos existía una clara conciencia en torno al peligro que para sus intereses representaba la existencia de una Confederación que uniera al Perú con Bolivia. Por eso Diego Portales tuvo como objetivo prioritario el lograr el fracaso del proyecto de Santa Cruz. Quizá el documento que mejor refleja el convencimiento de Portales en ese sentido sea la famosa carta que dirigió al almirante Blanco Encalada, el 10 de septiembre de 1836. En esa carta, de la cual a continuación transcribimos algunos de sus pasajes más significativos, encontramos la explicación de la hostilidad de Chile frente a la Confederación, y por otro lado -a la luz de la misma misiva- se puede apreciar también la actitud ingenua y confiada de los peruanos que ayudaron a las fuerzas chilenas en su lucha contra Santa Cruz. Entre otras cosas, Portales decía lo siguiente al comandante de las fuerzas navales chilenas que lucharían contra la Confederación:

“Va usted, en realidad, a conseguir con el triunfo de sus armas, la segunda independencia de Chile (...). La posición de Chile frente a la Confederación Perú-Boliviana es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el Gobierno, porque ello equivaldría a su suicidio. No podemos mirar sin inquietud y la mayor alarma, la existencia de dos pueblos confederados, y que, a la larga, por la comunidad de origen, lengua, hábitos, religión, ideas, costumbres,

formarán, como es natural, un solo núcleo. Unidos estos dos Estados, aun cuando no más sea que momentáneamente, serán siempre más que Chile en todo orden de cuestiones y circunstancias (...). La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por las riquezas conjuntas del Perú y Bolivia, apenas explotadas ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico arrebatándonoslo; por el mayor número también de gente ilustrada de la raza blanca, muy vinculada a las familias de influjo de España que se encuentran en Lima; por la mayor inteligencia de sus hombres públicos, si bien de menor carácter que los chilenos; por todas estas razones, la Confederación ahogaría a Chile antes de muy poco”.

Y al final de esta reveladora carta, Portales pone énfasis en comunicarle a Blanco Encalada su convencimiento en torno a la importancia decisiva de las fuerzas navales en la lucha contra la Confederación, estableciéndose, por tanto, un absoluto contraste con la falta de conciencia marítima de Santa Cruz. Decía el ilustre político chileno, en torno a ello, lo siguiente:

“Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre”.

El primer ataque chileno a la Confederación se pretendió justificar en el hecho de que desde el Perú se había encaminado al país del sur una expedición dirigida por opositores del gobierno chileno de entonces -encabezados por el general Freire, que estaba desterrado en

el Perú-, a la cual se atribuía el propósito de generar desórdenes en Chile. Este fue el motivo aducido para la realización de la denominada “sorpresa del Callao”, en agosto de 1836. Y fue, en realidad, una verdadera sorpresa, ya que al Callao llegaron, el 21 de ese mes, dos buques chilenos, en son de paz y llevando a bordo a un funcionario con el título de “Comisionado del gobierno chileno”. Sin embargo, a medianoche, y por medio de cinco botes tripulados con varias decenas de marineros y soldados, capturaron tres buques peruanos, luego de vencer la leve resistencia de sus escasos y aturdidos tripulantes, y los llevaron cerca del cabezo de San Lorenzo. Al día siguiente comunicaron a las autoridades peruanas que habían retenido esos buques como prenda, con la intención de devolverlos “en el momento en que se den suficientes garantías de paz”. La forma de actuar de las fuerzas chilenas en esa ocasión no fue, evidentemente, la más correcta. Y así lo señaló incluso el historiador chileno Vicuña Mackenna, cuando escribió que

“La sorpresa del 21 de Agosto, en plena paz, en el Callao, es uno de los actos más odiosos que puedan practicarse entre vecinos (...). Deshonroso atentado que se calificó de sorpresa heroica”.

Además, no fue cierto que el gobierno peruano hubiera facilitado la organización de la mencionada expedición de Freire hacia Chile; como señala Vegas, ningún historiador chileno ha sostenido tal tesis, lo cual demuestra que fue tan sólo un pretexto para la gran meta que Portales se había trazado: la destrucción de la Confederación Perú-Boliviana.

Pero si la acción de los chilenos fue una sorpresa, más sorprendente resulta a nuestros ojos la tibia actitud de las autoridades del Perú, las cuales, luego de los mencionados sucesos, aceptaron suscribir con

Chile “uno de los más bochornosos convenios que haya autorizado gobierno peruano”. En efecto, el Perú aceptó, y legalizó, la posesión chilena de los tres buques capturados por sus fuerzas en el Callao, e incluso fue más allá: se comprometió a no armar buque alguno en un término de cuatro meses. En otras palabras, se reforzó la Marina chilena con tres buques adicionales, y el Perú no opuso resistencia alguna.

Quizá con ello las autoridades peruanas prefirieron terminar -de un modo muy costoso- con el incidente, considerando lo precario de nuestras fuerzas navales, y por temor a que no tuvieran muchas probabilidades de éxito en un enfrentamiento bélico con Chile. Sin embargo, dicho convenio no representó ninguna solución, ya que en octubre del mismo año los chilenos reanudaron las hostilidades. Para ello buscaron utilizar similar sistema al empleado en agosto. En efecto, cinco buques, comandados por el almirante Blanco Encalada, pretendieron entrar en el Callao, igualmente en son de paz. El capitán de puerto les negó la autorización de ingreso, lo cual fue tomado como pretexto para reiniciar el conflicto. Obviamente, la negativa peruana se basaba en el precedente de agosto: es decir, en el temor de que los buques chilenos buscaran nuevamente sorprender a los del Perú. Las fuerzas chilenas se dirigieron al norte realizando diversas acciones - como, por ejemplo, el saqueo de Tumbes- e intentando capturar buques peruanos, aunque no lo consiguieron. Posteriormente volvieron al Callao, con la intención de bloquear el puerto y atacar los buques peruanos. No lograron su cometido, ya que algunas lanchas cañoneras, al igual que la **Yanacocha**, los rechazaron. A fines de enero de 1837 se dirigieron ya de regreso a Valparaíso.

Previamente, en noviembre de 1836 ocurrió un hecho grave en la Escuadra peruana: se sublevó la mejor unidad de la Marina, la corbeta

Libertad, pasando a integrar las fuerzas chilenas. En realidad, dicho buque se perdió por un absurdo descuido de las autoridades, ya que en él no había ningún oficial peruano en el momento de la sublevación. En efecto, con anterioridad la **Libertad** había sido enviada hacia Centroamérica, con el propósito de trasladar allí, en calidad de deportados, a varios militares adversarios de Santa Cruz. Todo se inició en el momento en que la tripulación arrestó al comandante, suceso que generó una serie de confusos episodios: llegó el buque a Guayaquil, donde el comandante logró ser repuesto en el mando; sin embargo, en dicho puerto hubo otro intento de sublevación que finalmente tuvo éxito, al lograr los sublevados -con la ayuda que entonces les prestó el famoso hombre de letras Andrés Bello- incorporar a la dotación del buque a un piloto francés y a un ecuatoriano, práctico del río Guayas, y al conseguir posteriormente, ya frente a las costas peruanas, la victoria de la conspiración, e izar la bandera chilena en la **Libertad** el 12 de noviembre. Al mes siguiente, el buque ya estaba en Valparaíso, siendo los gestores de dicha sublevación premiados por las autoridades chilenas. Como afirma Vegas, el suceso fue bochornoso para la Armada peruana, ya que se debió a una grave imprevisión de los mandos.

Desde enero de 1837 -cuando los buques comandados por Blanco Encalada regresaron a Valparaíso- hasta septiembre del mismo año, los chilenos no intentaron ninguna acción bélica contra la Confederación. Ello no significó, sin embargo, voluntad de paz, ya que se dedicaron a organizar otra expedición de ataque al Perú. En realidad, fue en mayo de ese año cuando Santa Cruz inauguró formalmente la Confederación. Sin embargo, no dio muestras -a pesar de haberse producido las dos anteriores incursiones chilenas- de tener conciencia de la importancia que el poder naval tendría para velar por la seguridad de su proyecto político.

El 15 de septiembre salió la escuadra chilena nuevamente rumbo al Perú, compuesta por seis buques, los cuales además iban acompañados de otros de transporte que llevaban un ejército a las órdenes de Blanco Encalada. Varios de esos buques habían sido peruanos -entre ellos estaba, por ejemplo, la *Libertad*-, y en esa escuadra prestaban servicios no pocos oficiales también peruanos. El desembarco de las tropas chilenas se realizó en las costas de lo que actualmente es el departamento de Arequipa, y dichas fuerzas se dispusieron a avanzar hacia la Ciudad Blanca. Allí Santa Cruz cometió otro error grave: teniendo ventaja sobre las tropas chilenas -no sólo en lo relativo al número de soldados o al poderío bélico, sino también en cuanto al conocimiento del territorio- prefirió acceder a negociar un acuerdo, que se tradujo en la firma del denominado convenio de Paucarpata. Mediante ese tratado, Santa Cruz permitió que las tropas chilenas pudiesen embarcarse nuevamente hacia su país; en el mismo convenio se declaraba que la "sorpresa" del 21 de agosto de 1836 no había sido autorizada por el gobierno chileno, pero a pesar de ello el país del sur no devolvió los buques peruanos capturados en esa acción. Refiriéndose al convenio de Paucarpata, dice Vegas que

"Fue ésta otra gran desgracia nacional por el empeño, un tanto pusilánime, de Santa Cruz que ya en anteriores ocasiones buscaba arreglos que sólo por medio de las armas debieron hacerse".

Paralelamente al desarrollo de la expedición chilena que culminó con el convenio de Paucarpata, las escasas fuerzas navales peruanas se dispusieron a realizar incursiones en las costas chilenas, a partir de octubre de ese año. Otro error de Santa Cruz fue el de conservar en la Comandancia General al general de Ejército Trinidad Morán; en todo caso, éste se reveló como persona atinada, ya que en cuanto al

desarrollo de esas incursiones, consultó con oficiales de la Armada, y en especial con los comandantes de los buques que participaron en las acciones. Estos fueron el bergantín **Fundador** -al mando del capitán de corbeta Domingo Valle Riestra-, la corbeta **Socabaya** -comandada por el capitán de fragata Juan José Panizo- y la corbeta **Confederación**, al frente de la cual estuvo el capitán de fragata Jorge French. Se realizaron incursiones destinadas a hostilizar puertos chilenos, con suerte diversa. Sin embargo, en conjunto puede decirse que los resultados fueron positivos, ya que capturaron al menos dos buques enemigos, por lo cual Santa Cruz publicó una proclama en la que elogiaba las acciones efectuadas por los marinos en las costas del país del sur. No obstante, por esas fechas el propio Santa Cruz cometió otro error de imprevisión: confió en el tratado de Paucarpata -de modo muy ingenuo, ya que los antecedentes, en cuanto al modo en que se realizaron las anteriores incursiones chilenas, ofrecían claro fundamento para la desconfianza-, redujo el número de buques que formaban la escuadra peruana, y dispuso también que disminuyeran los gastos destinados a la Marina. El mismo Vegas, de modo muy expresivo, se refiere a ello, destacando la gravedad de tales medidas:

“(...) alucinado Santa Cruz con el pacto de Paucarpata (que no había ratificado ni ratificaría el gobierno de Chile y que no debió considerar sino como una tregua perfectamente aprovechable para reforzar, reorganizar y concentrar nuestros buques) expidió un decreto que, por sus consecuencias, no hay palabras suficientemente duras para calificarlo: reducíase la escuadra a pie de paz con las siguientes unidades: corbetas “Confederación” y “Socabaya”, tres bergantines: “Fundador”, “Junín”, casi inútil y “Arequipeño” (éste sujeto a su devolución por parte de los chilenos si aceptaban definitivamente el pacto antedicho) y una

goleta, "Yanacocha"; se les separaba designándoles como apostaderos el Callao, Arica y Cobija y reducíase las tripulaciones, artillería y pertrechos".

Al comenzar 1838 se inició la cuarta incursión marítima chilena, luego de desconocer las autoridades de ese país el contenido del tratado de Paucarpata. Así, el 12 de enero se produjo el combate de Islay, entre las fuerzas navales chilenas y las de la Confederación. Constituyó un triunfo táctico de los confederados -sobre todo teniendo en cuenta que era más poderosa la artillería chilena-, a pesar de que su resultado no fue decisivo en la marcha del conflicto. Los tres buques peruanos tuvieron un muy notable desempeño, en el que destacó la gran coordinación en sus maniobras, bajo el mando de Juan José Panizo -comandante de toda la flotilla-, Domingo Valle Riestra y Miguel Zaldívar. Por contraste con la pericia de estos marinos, pocos días después las fuerzas peruanas perdieron la corbeta **Confederación**, lo cual fue un hecho lamentable, no sólo porque pasó a engrosar la escuadra chilena, sino porque dicho buque estaba siendo empleado -entre otras cosas- para transportar a la familia del general boliviano Ballivián, cuando su presencia pudo ser decisiva en el anterior encuentro de Islay. Como señala el ya citado Vegas,

"(...) mientras se empleaba a la buena corbeta en transportar a una familia, habíase restado a la División Naval de Islay de esa unidad que si hubiese asistido al combate en las afueras de ese puerto y dadas las condiciones que prevalecieron en el encuentro, no es aventurado afirmar que éste habría resultado una completa y brillante victoria nuestra".

Este hecho, como muchos otros, nos confirma no sólo la carencia de conciencia marítima en Santa Cruz, sino también la falta de una

eficaz coordinación de las operaciones de los buques de la escuadra. Luego de los sucesos anteriormente referidos, Santa Cruz dispuso la realización de un bloqueo a las costas de Chile, el cual no dio mayor resultado, ya que los chilenos decidieron hacer lo propio en nuestras costas, iniciando así una quinta incursión al Perú. Junto con ello, los problemas económicos de la Armada peruana continuaban: hubo que desarmar tres buques, y entregarlos a un particular en pago de víveres. Por otro lado, en julio partió hacia el Perú el ejército comandado por Bulnes -en el que participaban muchos de los enemigos peruanos de la Confederación-, movilizado en veintiséis buques de transporte, los cuales eran acompañados por cuatro buques de guerra chilenos. Ese ejército hizo su desembarco en Ancón el 8 de agosto. Por contraste, para octubre de ese año la escuadra peruana había quedado reducida a un solo buque: la goleta **Peruviana**.

Aunque Santa Cruz había ya -en el curso de ese prolongado conflicto con Chile- dispuesto algunas medidas favoreciendo en algo a la Marina -como, por ejemplo, la ya aludida mejora de los sueldos de su personal- todo indica que fue a raíz del desembarco del ejército de Bulnes cuando empezó a preocuparse verdaderamente por la Armada. Obviamente, ya era demasiado tarde. Sin embargo, esa preocupación llevó al gobierno a pensar en soluciones de urgencia, tal como lo fue la organización de la campaña de los corsarios contra los buques chilenos. En efecto, las autoridades aprovecharon la presencia en el Callao de diversos buques mercantes, para alquilarlos y dotarlos con hombres de mar de distinto origen, entre los cuales hubo también algunos integrantes de la Marina. La mayoría de los tripulantes fueron peruanos: reclutados en la leva general que para tal efecto se organizó, o personas que habían quedado sin empleo tras el desarme de la mayor parte de los buques de la Armada. Los buques corsarios consiguieron significativas victorias frente a las fuerzas navales chilenas: lograron

romper el bloqueo del Callao, al igual que destruir dos buques de transporte enemigos.

Las acciones de los corsarios se desarrollaron fundamentalmente entre los meses de noviembre y diciembre de 1838. El 12 de enero del año siguiente se produjo el denominado combate de Casma, con resultado indeciso, al igual que muchos de los encuentros anteriores. Sin embargo, lo decisivo ocurrió pocos días después, cuando en la batalla de Yungay Santa Cruz fue finalmente derrotado por las tropas chilenas, lo cual significó el final de la Confederación Perú-Boliviana.

2.5 Hacia una nueva época.

Vencidos Santa Cruz y la Confederación, Agustín Gamarra -que había sido gran enemigo de ésta-, desde la Presidencia de la República, otorgó distinciones y grados en la Marina peruana a muchos de los oficiales que habían destacado en la lucha contra Santa Cruz. Junto con ello, reconoció importantes deudas en favor del Estado chileno e incluso de particulares de ese país, originadas en los gastos realizados en la guerra contra la Confederación. Además, quedaron en poder de Chile cuatro buques peruanos que habían sido capturados durante el conflicto.

Sin embargo, en ese gobierno de Gamarra -que fue el segundo suyo- apareció como Ministro un hombre que habría de ser importantísimo en el posterior desarrollo de la Marina peruana: Ramón Castilla. En efecto, como colaborador de Gamarra fue que él empezó a mostrar su convicción en torno a la importancia del poder naval para el desarrollo y la seguridad del país. Pero durante su gestión ministerial no pudo hacer prevalecer esas opiniones suyas, ya que la mayoría de los miembros del gobierno otorgaban importancia, de modo casi exclusivo, a las necesidades del Ejército, en desmedro de las de la

Marina. No obstante, se esforzó por que sus puntos de vista se escucharan, y así lo comprobamos en un ilustrativo fragmento de la Memoria que presentó al Congreso en 1839:

“Demandando la extensión de nuestras costas una marina menos débil, es urgente buscar fondos para aumentarla, y ellos se conseguirán disminuyendo el ejército en cuanto sea compatible con la seguridad exterior de la República. De esta manera nos preservaremos también de las defraudaciones que nos causa el tráfico clandestino por falta de buques menores que se ocupen en guardar nuestras costas.

No es menos necesario reorganizar la Escuela Náutica para el estudio del pilotaje y adelantamiento de la marina mercante”.

Sin embargo, el Presidente Gamarra, al igual que durante su anterior gobierno, siguió teniendo como preocupación prioritaria, en cuanto a las relaciones con los países vecinos, los problemas con Bolivia. Así, dispuso que los recursos disponibles -que eran bastante magros- se destinaran a satisfacer las más urgentes necesidades del Ejército, postergando las de la Armada. Junto con ello, y como muestra de su falta de conciencia marítima, fue muy grave imprudencia -tal como refiere Denegri Luna-

“desarmar la fortaleza de la Independencia del Real Felipe del todo, pues sus cañones eran los que hacían de la bahía del Callao nuestra base naval. Cañones que se habían hecho respetar de los buques chilenos en los años anteriores.”

Sin embargo, una medida positiva en relación con la Armada fue el restablecimiento de la Escuela Central de Marina, dispuesto por

Gamarra en enero de 1840. Sin duda, la influencia de Castilla fue, en ese punto, decisiva. Pero hubo otra acción del nuevo gobierno peruano -decidida en marzo de 1839, es decir, muy poco después de la derrota de Santa Cruz- que trasuntó cierta preocupación en cuanto a fomentar la presencia peruana en nuestras costas: se buscó lograr un mayor desarrollo de una marina mercante peruana, y para ello se establecieron fuertes sanciones contra quienes navegaran, siendo extranjeros, usando la bandera nacional. Se promovió que los buques mercantes fuesen en realidad de propiedad de peruanos, e igualmente se penalizó a aquellos nacionales que accedieran a dar sus nombres a foráneos para que éstos adquirieran buques como si fueran peruanos. Asimismo, se dispuso que todos los capitanes de buques mercantes nacionales fuesen también peruanos, ya fuera por nacimiento o por nacionalización. En cuanto a las tripulaciones, por la escasez de marinería nacional, se ordenó que al menos la quinta parte de la dotación de cada buque estuviera compuesta por peruanos.

Por otra parte, a pesar de que -como ya se ha señalado- el desarrollo de la Marina y el dominio del mar no fueron asuntos a los cuales Gamarra diera prioridad, debe destacarse que en una ocasión determinada su permanencia en el poder se debió justamente a su ventaja en el mar. En efecto, cuando en 1841 el general Vivanco se sublevó, Gamarra logró triunfar sobre él, en buena medida, gracias a que tuvo el dominio del mar. Lo expresa de modo muy claro Denegri Luna:

“Una vez más quedó demostrada la importancia de la Marina de guerra en la emergencia bélica. El dominio del mar había ayudado al Presidente Gamarra, permitiéndole el transporte de las tropas de La Fuente, que pudo realizar operaciones para distraer al enemigo y crear un nuevo y

simultáneo frente. Condujo al propio Presidente con refuerzos a Tacna. Esta ciudad pudo ser auxiliada con noticias y municiones que le fueron llevadas por la goleta de guerra Libertad, que se movía entre Islay y Arica (...). Igualmente, gracias al transporte marítimo se había trasladado dinero desde Tacna para el pago de las tropas gobiernistas”.

Tras la muerte de Gamarra, creció la inestabilidad política en el país, y numerosos jefes militares lucharon por obtener la Presidencia. Dicha situación afectó igualmente a la Marina, con lo cual en más de una ocasión los escasos buques de la escuadra se vieron combatiendo entre ellos, según el apoyo que obtuviera uno u otro jefe militar. Así, por ejemplo, en 1842 se produjo en Paita un enfrentamiento -si bien de mínimas proporciones- entre la barca **Limeña**, que apoyaba al general Vidal, y la corbeta **Yungay**, enrolada en las filas de Torrico. Todo indica que la mayor parte de los integrantes de la Marina dio su apoyo a Francisco Vidal.

En marzo del año siguiente, la Marina se manifestó a favor de la causa del general Vivanco, quien se convertiría en Supremo Director Provisional de la República, y como tal gobernaría poco más de un año. En todo ese periodo la Comandancia General fue ejercida por el capitán de navío Juan José Panizo, marino de notable trayectoria. En realidad, a lo largo de 1843, y hasta mediados de 1844, se desarrollaron continuos enfrentamientos bélicos, ya que el gobierno de Vivanco fue cuestionado por diversos jefes militares, como Domingo Nieto y Pedro Bermúdez, prácticamente desde sus días iniciales. Durante todos esos meses, la Marina desarrolló diversas acciones en favor de la causa de Vivanco: bloqueó algunos puertos tomados por sus enemigos, y se mantuvo fiel al Supremo Director hasta que éste fue definitivamente vencido en la batalla de Carmen Alto, en julio de

1844. Luego de esa derrota, los buques de la Armada se pusieron a las órdenes del gobierno provisional que se instaló, presidido por Menéndez.

3.- EL DESARROLLO DE LA MARINA DE GUERRA EN LOS AÑOS DE LA "PROSPERIDAD FALAZ" (1845-1866).

3.1 Ramón Castilla y su obra.

La figura central de este periodo en la historia peruana es, sin duda alguna, Ramón Castilla. Natural de Tarapacá, al igual que muchos de los militares de su generación sirvió, en su juventud, en el ejército realista. Luego se adhirió a las fuerzas del Libertador San Martín, y con ellas participó en las luchas por la Emancipación. Inaugurada ya nuestra vida republicana, tuvo puestos diversos en el Ejército, al igual que en la administración pública. Desde las distintas funciones que desempeñó, participó en algunos de los movimientos militares y políticos tan característicos de esos años de anarquía. En medio de ella, fue perseguido por Santa Cruz, y fue uno de tantos peruanos que terminaron desterrados en Chile, y que luego colaboraron en la causa "restauradora" contra la Confederación Perú-Boliviana. Derrotada ésta, fue -como ya lo hemos señalado- Ministro de Gamarra. En definitiva, a lo largo de todos esos años fue adquiriendo una gran experiencia política, que empezaría a desplegar de modo pleno a partir de 1845, cuando se inició su primer gobierno.

Castilla demostró tener grandes dotes de administrador, y las empleó en establecer una coherente organización del país, en los diversos ámbitos. Bien es cierto, igualmente, que la fortuna lo acom-

pañó, ya que justamente cuando iniciaba su primer gobierno empezaron a ser cada vez más notorios los ingresos en las arcas fiscales provenientes de la venta del guano. Este, evidentemente, constituyó un factor fundamental que facilitó su labor gubernativa, en la que introdujo un orden y una estabilidad que prácticamente no habían sido vistos en las décadas anteriores de vida republicana. Así, por ejemplo, fue el primer gobernante peruano que cumplió con el reiterado mandato constitucional que obligaba al Poder Ejecutivo a presentar al Parlamento los presupuestos fiscales; durante su gestión gubernativa se diseñó una reforma del Ejército, en la que la meta fundamental fue la de conseguir una mayor profesionalización en su seno; se pretendió también reglamentar el funcionamiento de la administración pública; se propugnó, igualmente, la codificación de la legislación, que culminó con la promulgación -ya finalizado su primer gobierno- del Código Civil; hubo muchos progresos en el ámbito de las obras públicas en Lima; se estableció el primer servicio de telégrafo; se dotó de una buena organización al servicio de correos.

Por otra parte, fue también durante el primer gobierno de Castilla cuando se adquirieron los primeros buques a vapor para la Armada. Ya hemos señalado cómo dicho gobernante se propuso hacer del Perú una gran potencia marítima. En ese empeño, además de la búsqueda de una adecuada defensa nacional y del afán por colocar al Perú entre los países más importantes del continente, tenía también mucha vigencia la necesidad específica de cuidar la riqueza guanera. En todo caso, todas esas motivaciones condujeron a que fuera con el gobierno de Castilla cuando en el Perú se diseñara, por primera vez, una auténtica política naval. Esto es afirmado por Jorge Basadre, quien compara las acciones de Castilla en favor del dominio del mar y del desarrollo de la Armada, con las actuaciones de muchos de los gobernantes anteriores, quienes -en expresión del propio Basadre- desarrollaron una

“política antinaval”, tal como ocurrió, por ejemplo, en las ocasiones en que los buques de la escuadra eran arrendados a particulares para fines mercantiles.

En el contexto mundial, los años de gobierno del Presidente Castilla fueron testigos de un vertiginoso progreso en cuanto a avances técnicos y científicos de diverso tipo. En ese notable progreso material influyó también el hecho de que, en el ámbito del comercio, los mercados fueran tendiendo a unificarse, debido a los avances en las comunicaciones. En definitiva, se estaba viviendo el triunfo del capitalismo industrial -a través de la implantación, en los países más desarrollados del momento, de los principios políticos y económicos liberales- y a la vez iban apareciendo algunos movimientos que buscaron atenuar las consecuencias sociales de la industrialización en la población trabajadora.

3.2 La “prosperidad falaz”.

En el ámbito peruano, como ya se ha señalado, dichos años coincidieron con el inicio del auge guanero, que permitió que las arcas fiscales recibieran muy importantes ingresos. Obviamente, la utilización del guano como fertilizante de las tierras que se cultivaban no constituía ninguna novedad para el hombre peruano. Durante la época virreinal, y en las primeras décadas del siglo XIX, fue muy frecuente el empleo de ese abono. Como señala Denegri Luna, incluso antes de 1841, que fue el año en el que se inició la exportación del guano, ya existían en el Perú buques dedicados exclusivamente al transporte de ese fertilizante. El mencionado autor, además, recoge unas muy ilustrativas frases de Carlos Barroilhet, personaje que tuvo importancia en la historia inicial de la exportación del guano, cuando en 1857, teniendo en cuenta la gran trascendencia de ese abono como fuente de riqueza fiscal, escribió lo siguiente:

“Una de las manifestaciones de la Providencia más sorprendentes de nuestra época, es sin duda la maravillosa transformación que ha experimentado el Perú con la revelación de la riqueza del guano. Ayer aún materia inmunda, hoy asombroso manantial de incalculables caudales, el guano se ha hecho la piedra fundamental sobre la que descansa todo el edificio social del Perú”.

Sin embargo, diversos autores coinciden en afirmar que dicha riqueza no fue aprovechada de modo conveniente. Los gastos públicos aumentaron notoriamente, al igual que los gastos suntuarios de particulares, pero sin que ello corriera paralelo con el aumento de la productividad del país. En otras palabras, en el fondo no se aprovechó tan propicia ocasión para lograr la industrialización del Perú. Alberto Wagner de Reyna califica como “paradójica, insatisfactoria y desprovista de visión” la situación del Perú, en lo económico, durante el periodo al que nos referimos. En esa misma línea, Heraclio Bonilla reafirma el carácter improductivo que, por lo general, tuvo el gasto público generado por el guano. Analizando el destino que se dio a los ingresos provenientes de ese fertilizante, dicho autor llega a una doble constatación:

“La primera es el carácter improductivo del gasto público. Con la sola excepción de la implementación ferroviaria del país (la “conversión del guano en ferrocarriles”), lo esencial de los ingresos del guano no estuvo destinado al fortalecimiento de la estructura productiva. Sin embargo, y es esta la segunda constatación, el Estado, vía el gasto y transferencia, desplazó al mercado interno una masa monetaria para elevar potencialmente la demanda interna o para ser utilizada en inversiones privadas. Pese a ello, una vez

más los efectos inducidos generados por el guano fueron prácticamente nulos”.

La trascendencia del guano en la economía peruana puede apreciarse de modo muy claro si consideramos la magnitud de su presencia en los ingresos fiscales: así, a mediados de la década de 1840 los ingresos del guano representaban tan sólo un 5% del conjunto de todos los ingresos económicos del Estado; pero ya para los inicios de la década de 1870 dichos recursos suponían el 80% de los ingresos fiscales. Debemos tener en cuenta, además, que el propietario del guano era el Estado, el cual suscribió contratos de venta de ese fertilizante con comerciantes de diverso origen. Obviamente, dichos contratos de venta disminuían el margen de beneficio del Estado, el cual, sin embargo, siempre logró conservar para sí al menos el 65% del total de las ventas. Estos datos nos son ofrecidos por el mismo Heraclio Bonilla, quien expresa que el monto ingresado a las arcas fiscales por ese rubro “era una masa de dinero lo suficientemente significativa como para convertir al Estado, a través de inversiones productivas, en el principal agente del fortalecimiento de la economía peruana”. Sin embargo, dicho fortalecimiento no se produjo.

Es muy ilustrativo el diagnóstico expresado por Denegri Luna en torno al carácter poco productivo que tuvieron los ingresos provenientes del guano:

“Infortunadamente el Perú no supo aprovechar la coyuntura. Lejos de ello, la falaz riqueza guanera nos convirtió en país dependiente de la exportación en sus ingresos, y de la importación en su abastecimiento. Advino un encarecimiento general en los precios, reflejado en los salarios. Se impidió la formación de una industria inicial, pues a partir

de 1840 comenzó la liquidación de nuestra industria textil, que, aunque primitiva, había dado ocupación a un buen sector de la población. Contribuyó a esa decadencia la reducción del precio de los fletes para la importación. Los barcos no tenían con qué llenar las bodegas en sus viajes hacia el Perú; el guano sí les aseguraba la carga de retorno, y esa circunstancia explica que buena parte de las veredas de Lima fueran hechas con lajas inglesas y que nuestras cocinas consumiesen carbón importado de Gran Bretaña”.

Por otro lado, sin embargo, la exportación del guano estimuló una mayor aproximación al extranjero. En efecto, el gran aumento del tráfico marítimo hacia el Perú como consecuencia de las virtudes del guano como abono para la agricultura, generó la multiplicación de los contactos del Perú, y de los peruanos, con el extranjero. Aumentó el número de extranjeros que llegaban a nuestro territorio, al igual que el de peruanos que viajaban, por motivos comerciales o de perfeccionamiento profesional, fuera del país.

Y en lo referido ya a la Marina de Guerra del Perú, la época del auge de la exportación guanera se reveló como muy positiva para la institución, dado que con esos ingresos fue posible adquirir nuevos y modernos buques, al igual que mantener de modo adecuado los ya existentes. Esa época, además, significó también un periodo positivo para el personal de la Armada, ya que, por ejemplo, hubo puntualidad en el pago de los haberes, a diferencia de tiempos anteriores.

3.3 La Marina durante el primer gobierno de Castilla.

Ya hemos señalado cómo el Presidente Castilla prestó especial atención a las necesidades de la Marina, de acuerdo con su convicción

en torno a que la posesión de una escuadra poderosa constituía la mejor manera de conseguir que el Perú fuera internacionalmente respetado. Se ha afirmado que la gran preocupación por la Armada manifestada por Castilla pudo llegar a tener caracteres de obsesión. En todo caso, fue una obsesión benéfica para el país, pero que en esos años fue incluso objeto de sátiras. Así, por ejemplo, Manuel Atanasio Fuentes llegó en una ocasión a llamar irónicamente a Castilla "Nelson del Pacífico". Sin embargo, sus acciones en torno a la Marina respondieron a un plan muy ordenado. Así, por ejemplo, ocurrió con el viaje de dos comisiones de estudio, enviada una a Inglaterra y la otra a los Estados Unidos, integradas por marinos peruanos que iban a mejorar sus conocimientos profesionales y, a la vez, a analizar las mejores posibilidades para la adquisición de nuevos buques para la Armada. Como ya se ha señalado, la comisión enviada a los Estados Unidos, y comandada por Domingo Valle Riestra, fue la que adoptó las decisiones necesarias para la construcción del que sería nuestro primer buque de guerra propulsado a vapor, el **Rímac**.

Además de preocuparse por mejorar el poderío bélico de la Armada, Castilla prestó también atención a la vigilancia de nuestras costas. Así, fomentó la labor de guardacostas, la cual era fundamental por más de un motivo: de ella dependía la prevención del contrabando, al igual que la protección de las islas guaneras. En ese sentido, Castilla mantuvo en el Callao la base de guardacostas, al igual que un apostadero en Paita. Igualmente, dispuso que se mejoraran las instalaciones de los puertos de Islay y Arica, con la misma intención de lograr una mejor defensa de nuestras costas.

Fue también previsor Castilla, en relación con la Marina, cuando se preocupó por el problema del abastecimiento de madera, el cual no se había resuelto convenientemente desde la pérdida de Guayaquil. Y de ello dependía la construcción de buques. Así, se pensó en un

proyecto de ley relacionado con los bosques de Tumbes, zona en la que Castilla puso sus ojos como un posible lugar de aprovisionamiento de madera, y se ordenó la realización de una inspección allí. Igualmente, por entonces se pensó en Paita como un lugar adecuado para la instalación de un astillero.

En definitiva, el primer gobierno de Castilla supuso el inicio de un periodo, que llegaría a durar hasta veinticinco años, en el cual el poder naval del Perú fue muy importante en el marco continental. Bien es cierto que Castilla fue ayudado, en el logro de ese poder naval, por dos factores significativos: la estabilidad política lograda y los ingresos del guano. Y hubo también otros factores que, paralelamente, le sirvieron de estímulo en ese empeño: por ejemplo, el rumor que circuló, en los inicios de su primer gobierno, en torno a una posible compra de un buque de guerra a vapor por parte del gobierno chileno; o la tensa situación que por entonces se vivía con Bolivia; o la situación, igualmente tensa, que por entonces se vivió con las fuerzas navales británicas en el Pacífico. Tal como señala Denegri Luna, dichos factores pudieron también servir de acicate al Presidente Castilla para disponer la adquisición de los primeros buques de guerra a vapor.

Castilla también se propuso como meta el fortalecer la marina mercante nacional, ya que -según palabras de su Ministro Mendiburu- "sin marina mercante no hay esperanza de crear e impulsar la de guerra". Además, con el auge de las exportaciones del guano, la marina mercante nacional experimentó un notable desarrollo, de acuerdo con lo señalado por el propio Castilla: "nuestra Marina Mercante procurará tomar parte en las ganancias que, por fletamientos de guano, hace la de otras naciones". Pero fueron diversos los obstáculos que dificultaron dicho propósito: por ejemplo, no eran muchos los empresarios peruanos que estaban en condiciones de

competir con los extranjeros; igualmente, escaseaba el personal peruano experimentado en las faenas propias de los buques mercantes. Teniendo en cuenta todo ello, el 18 de enero de 1848 se promulgó una ley que buscó fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional, otorgando franquicias a comerciantes peruanos y liberalizando las condiciones exigidas para el ejercicio de esa actividad. El propósito de esa disposición se encontraba expresado en el tenor de la misma ley, la cual señalaba que era necesario “fomentar y proteger por cuantos medios sean posibles la Marina Mercante, la Industria y el Comercio Nacional”. Los resultados de la aplicación de esa ley fueron sumamente positivos: así, en pocos años se duplicó el tonelaje de los buques mercantes. La llegada, por esos años, de numerosos inmigrantes italianos, muchos de los cuales se dedicaban a la marina mercante, fue un factor adicional en el impulso que ésta recibió, al igual que el intercambio comercial con California y el establecimiento permanente del tráfico dirigido a la importación de mano de obra china, que fue tan importante en la segunda mitad del siglo XIX. A todo ello se refiere Denegri Luna del siguiente modo:

“Con las medidas tomadas por Castilla y las perspectivas que ofrecía la venta del guano y el creciente intercambio comercial con California, enriquecida por el oro, y que se presentaba como excelente mercado consumidor de nuestro azúcar, debía esperarse un futuro promisor para nuestra Marina Mercante. Era alentador ver llegar de Italia a marinos y hombres expertos en los quehaceres marítimos. Otro campo de acción para nuestros navegantes se abría en el Océano Pacífico, con la contratación de colonos chinos (...). El tráfico degeneró a niveles de inhumanidad, pero produjo una gran actividad naviera entre nuestros puertos, los de China y otros del Pacífico”.

Además, ese notable desarrollo que por aquel tiempo vivió la marina mercante fue beneficioso para no pocos miembros de la Armada peruana, ya que era frecuente que los buques mercantes fueran dirigidos por oficiales de la Marina de Guerra que gozaban de licencia, y que en esas travesías de carácter comercial acrecentaban su experiencia náutica. Como afirma Vegas refiriéndose a una ruta concreta, "(...) muchos oficiales de Marina capitaneaban esos buques cuyo tráfico con la China, por lo dilatado y no escaso de accidentes, contribuía a desarrollar sus conocimientos náuticos".

En definitiva, durante el primer gobierno de Castilla las autoridades peruanas tuvieron la clara convicción de la importancia que para el país tenía la existencia de una vigorosa marina mercante, al igual que la de una poderosa Marina de Guerra. Así, por ejemplo, el Ministro Echenique vinculó el desarrollo de ambas, como se desprende de las siguientes palabras suyas, dirigidas al Congreso:

"Los objetos principales de nuestra marina militar son, en primer lugar servir a la defensa de la Nación en los casos de guerra, y en segundo proteger a nuestra Marina mercante en su libre intercurso y en la preservación de las inmunidades que el derecho concede a los buques de Comercio.

No es, pues posible que ella permanezca en el estado en que este gobierno la encontró y que nuestro creciente comercio marítimo esté a merced de agresiones imprevistas y se hace necesario decidirnos a invertir cantidades proporcionadas del presupuesto de la Nación con el fin de adquirir elementos navales.

Por otra parte 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”.

Así, pues, el desarrollo de la Marina de Guerra fue por entonces planificado muy en relación con la importancia que se daba a la marina mercante. Por otro lado, durante el primer gobierno de Castilla se expidió un Decreto Supremo en el que se presentaba lo que podría ser considerado como el primer reglamento orgánico de la Armada. Dicha disposición, fechada el 6 de julio de 1847, fue de gran importancia, ya que se trataba de la primera ocasión -desde la fundación de la Marina de Guerra- en la que se manifestaba un afán por ordenar de modo sistemático la organización y el funcionamiento de la institución en los más variados aspectos. El Decreto mencionado estuvo dividido en siete partes fundamentales, las cuales estuvieron referidas al Departamento de Marina y sus dependencias, a las dotaciones de los buques de la escuadra, al armamento y el vestuario del personal, al enganche de las tripulaciones, a las raciones y transportes, al batallón de Infantería de Marina; la última parte o capítulo consistió en una serie de disposiciones de carácter general. Así, pues, dicho reglamento abarcaba aspectos muy diversos, y cada parte estaba compuesta por varios artículos, que se preocupaban de asuntos tan distintos como las jerarquías dentro de la institución, la Justicia Naval, los arsenales y depósitos de pertrechos, las capitanías de puertos, los aspectos administrativos y contables de la Armada, entre otros.

Por otro lado, 1848 fue un año memorable en la historia del continente, pues señaló el inicio de la denominada “fiebre del oro” en California. Dicho fenómeno no sólo afectó a los Estados Unidos, sino que muchos países latinoamericanos también se vieron involucrados, de uno u otro modo, en los efectos del descubrimiento de yacimientos

auríferos en el oeste norteamericano. En efecto, en enero de 1848, muy poco antes de la firma del tratado de paz que significaría el final de la guerra entre los Estados Unidos y México, se produjo el primer descubrimiento de oro en el valle de Sacramento. A partir de ese momento, California se convirtió en el punto de llegada de muchos miles de personas, que fueron atraídas por esa "fiebre". Tal fue el movimiento humano que se generó en dicha región, que dos años después California fue considerado como un nuevo estado de la Unión norteamericana. Y en 1849 la ciudad de San Francisco ya estaba compuesta por más de cien mil habitantes, y su bahía albergaba permanentemente varios centenares de buques de gran tonelaje, dado que el movimiento comercial suscitado fue muy notable.

A California fueron atraídos no pocos peruanos, en busca del enriquecimiento soñado. Sin embargo, la vida allí, por esos tiempos, no fue nada idílica, ya que inevitablemente, debido al creciente número de personas que llegaba y a los problemas que surgían, se vivió un clima de violencia bastante notorio. Los peruanos que allí llegaron no fueron todos buscadores de oro; muchos fueron comerciantes, o propietarios de buques mercantes, atraídos por la creciente actividad económica que había en la zona. Denegri Luna describe cuál fue la suerte de muchos de esos peruanos, y las medidas adoptadas por nuestro gobierno con el fin de proteger a sus nacionales:

"Muy pronto se supo que mil penalidades, incluso la muerte, era el destino de la mayoría de los comerciantes y aventureros (...). El número de peruanos que marcharon a California fue pequeño si se compara con el de otras nacionalidades. La "fiebre del oro" no arrastró a multitudes de nuestro país ni despobló ciudades y aldeas, como en otras partes. Sin embargo, la precaria situación de los dueños de embarca-

*ciones nacionales, cuyas tripulaciones desertaban en San Francisco para unirse a la interminable legión de buscadores del rico metal, movió al Gobierno del General Ramón Castilla a enviar el bergantín de guerra **Gamarra** a las costas de California”.*

En efecto, fue a fines de 1848 cuando las autoridades peruanas anunciaron su determinación de enviar dicho buque de guerra. Ya se habían recibido en Lima solicitudes desde California, sobre todo provenientes de propietarios de buques peruanos, pidiendo protección del gobierno. Así, en las instrucciones que recibió el comandante del bergantín, capitán de fragata José María Silva Rodríguez, se le indicó que su misión debía, en primer lugar, solucionar los problemas de los buques peruanos, muchos de los cuales requerían nueva tripulación - que les debía ser proporcionada- al igual que pertrechos y otros elementos necesarios para emprender el viaje de regreso al Perú. Junto con ello, a dicho jefe se le encomendó evaluar si era necesaria la presencia permanente de un buque de guerra en las costas californianas, con el fin de custodiar los intereses comerciales peruanos. Por otro lado, debía también prestar auxilio a aquellos peruanos que estuviesen en situación económica precaria y que desearan retornar al país. Además, en el bergantín **Gamarra** viajarían los primeros representantes consulares del Perú en California.

El viaje se inició el 25 de enero de 1849, y el bergantín estuvo de regreso en el Perú, luego de cumplir su misión, en julio del mismo año. Se trató de un gran éxito para el país, ya que la presencia de ese buque en San Francisco reflejaba -en palabras de Denegri Luna- “la prestancia internacional que adquiría el Perú; la evolución de su joven Marina de Guerra, que podía ser calificada como una de las mejores de Sudamérica; de la calidad humana y profesional de sus oficiales y

tripulantes que cumplieron escrupulosamente su deber en circunstancias difíciles y confusas, proclives a povocar la quiebra moral de espíritus menos elevados". En efecto, ese viaje reforzó el prestigio del Perú en el ámbito continental, y fue además una clara manifestación del vigor de la Marina de Guerra y de sus integrantes. Tal como lo señaló el propio Presidente Castilla en 1850, "para conocer el estado que hoy tiene la Marina no se necesitan prolijas investigaciones. Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables". Con ello el gobierno buscaba afirmar que la labor de la Marina de Guerra no se limitaba tan sólo a la defensa de nuestras costas frente a alguna agresión externa: la Armada debía cumplir también otras funciones en servicio del país y de los peruanos.

Así, pues, podría decirse que en el año de 1849 dicho viaje fue el acontecimiento más significativo en lo referido al desarrollo de la Marina de Guerra. Quizá impulsado por ese éxito, y por la conciencia que se tenía en cuanto a la importancia de la Armada, en ese año el Ministro Echenique se esforzó por exaltarla, en ocasión de solicitar del Congreso mayores recursos económicos para continuar con las adquisiciones de buques para la escuadra. Además, en dicha solicitud no sólo se invocaban argumentos de carácter bélico, sino que también se buscaba aumentar el prestigio del Perú en el ámbito americano. Transcribimos, en este sentido, un significativo párrafo de la solicitud de Echenique al Congreso:

"Penetrado el gobierno de cuánto necesita el Perú de fuerzas navales suficientes para afianzar su seguridad; con un extenso litoral que abraza más de 700 leguas de sur a norte, en el que los más pequeños ancones o caletas y aún la playa más desabrigada ofrecen donde quieran cómodo y

seguro desembarco, es indudable que una situación tan indefensa reclama urgentemente una fuerza naval en constante actividad que neutralice aquellos inconvenientes e impongan respeto a los conatos de la insolencia extraña y de la codicia mercantil; a la vez que sea proporcionada a la importancia internacional del Perú y a la política americana que sigue el gobierno”.

En efecto, en los años siguientes los buques de la Armada sirvieron al país realizando actividades de diverso tipo. Lo podemos ver, por ejemplo, en algunas de las actuaciones del propio bergantín **Gamarra**: en 1852, según lo señalado por Vegas, fue a establecer por primera vez -representando los intereses del Estado- el carguío de guano en las islas de Chincha, siendo una fragata inglesa la que hizo el primer cargamento de ese fertilizante; posteriormente, el **Gamarra** se dirigió a las islas de Lobos, con el fin de impedir los intentos de algunos buques norteamericanos de realizar cargamentos clandestinos.

3.4 La década de 1850.

La década de 1850, sin embargo, trajo consigo la pérdida de algunos buques importantes de la Armada. Un trágico suceso fue el naufragio de la fragata de vela **Mercedes**, saliendo de Casma, en mayo de 1853. Y fue trágico no tanto por la pérdida del buque, sino porque fueron centenares las personas que fallecieron. Dicha embarcación estaba destinada básicamente para la realización de las prácticas de los guardiamarinas, y en abril de ese año fue enviada a la mencionada localidad norteña en busca de reclutas, para luego volver al Callao remolcada por el vapor **Rímac**. El comandante de la fragata era el prestigioso Juan Noel, marino muy experto. La desgracia sobrevino

precisamente porque el Ministro de Guerra y Marina, general Allende, quien viajaba en la fragata, obligó a Noel a iniciar la travesía de regreso al Callao, a pesar de que éste había manifestado la conveniencia de retrasar la partida, debido a las malas condiciones climatológicas, y dado el carácter especialmente peligroso de esa costa. Fatalmente, el fuerte viento encontrado al salir de la bahía originó la tragedia, ocasionando un violento choque de la fragata con una roca. Se intentaron varias posibilidades de salvar la nave, lo cual fue impedido por el excesivo número de personas que ésta llevaba en la cubierta, la cual estaba abarrotada por reclutas y mujeres. Ochocientas personas viajaban en el buque, y tan sólo pudo salvarse poco más de un centenar, mujeres en su mayoría. En este punto debe destacarse la labor heroica que en esas circunstancias desplegó el comandante Noel: gracias a sus afanes hubo sobrevivientes, ya que el desorden reinante -ocasionado, entre otras cosas, por el hecho de que no hubo botes suficientes- hubiera podido lograr la muerte de todos lo que estaban en la fragata. Además, y de acuerdo con las más preclaras tradiciones navales, Noel se negó a abandonar el buque, y allí encontró la muerte: puso a salvo a su esposa, al ministro Allende y a otras personas en una lancha del vapor **Rímac**, afirmando que "trataré de salvar mi buque o pereceré con él". Como homenaje al heroico sacrificio de Noel, el gobierno dispuso, pocos días después de su muerte, que su retrato se colocara en la cámara de oficiales de todos los buques de la Armada. Era un justo reconocimiento a la responsabilidad y el heroísmo de tan noble marino.

Otro hecho lamentable en la vida de la Marina en esa década de 1850 fue el naufragio del célebre **Rímac**, el que había sido en la Armada peruana el primer buque de guerra propulsado a vapor. Dicho suceso ocurrió el 1 de marzo de 1855, en las cercanías de Punta Parada: el naufragio ocurrió en unos arrecifes que se destacan de dicha punta,

y se trató de un accidente muy parecido, en sus condiciones, al sufrido anteriormente por la **Mercedes**. En este caso, la causa del accidente, según Vegas, fue la negligencia o el descuido, ya que el buque se encontraba en viaje desde el Callao a Islay, cuando en la madrugada del referido día quedó montado en uno de esos arrecifes. El buque llevaba unos cuatrocientos pasajeros a bordo. Afortunadamente, ese naufragio no llegó a tener las trágicas características del anteriormente descrito en cuanto a pérdida de vidas humanas. El héroe en esta ocasión fue el valiente alférez de fragata Ricardo Pimentel, quien en una arrojada acción logró que el buque no perdiera estabilidad -llevando el chicote de un cabo a tierra, y afirmándolo en una roca- a pesar del fuerte oleaje existente. Debe consignarse, igualmente, que en el **Rímac** viajaba en esa oportunidad el joven Ricardo Palma, quien se desempeñaba como contador en el cuerpo político de la Armada; igualmente, viajaba en ese buque el entonces alférez de fragata Lizardo Montero.

A pesar de esos lamentables acontecimientos, a lo largo de la década de 1850 fueron notables los progresos de la Armada, de acuerdo con los avances ya iniciados durante el primer gobierno de Castilla. Así, un hecho muy significativo fue el viaje alrededor del mundo realizado por la fragata **Amazonas**. Fue un acontecimiento trascendente, no sólo en el ámbito de la Armada, sino para el país en general. En efecto, no se trató sólo de una excelente ocasión para “mejorar las condiciones del personal marítimo” -en palabras de Rosendo Melo- sino que se constituyó en una muy buena oportunidad de llevar la bandera peruana a los más lejanos puertos; además, la **Amazonas** fue el primer buque-escuela americano en dar la vuelta al mundo. El viaje fue muy rico en experiencias: en el Oriente, por ejemplo, tocaron en puntos tan importantes como Hong Kong y Calcuta. En este último puerto el buque permaneció cuatro meses,

siendo sometido a diversas reparaciones muy necesarias, sobre todo en el casco. Sin embargo, dicha estancia en la India fue fatal para 38 marineros, un guardiamarina y para el propio médico de a bordo, los cuales perecieron víctimas de la epidemia de cólera que por entonces hacía estragos allí. Luego, pasando por la isla de Santa Elena -donde los marinos peruanos pudieron visitar la casa en la que murió Napoleón Bonaparte-, la **Amazonas** pasó el cabo de Buena Esperanza y se dirigió luego hacia Inglaterra, donde se concluyeron las reparaciones y se completó la artillería del buque. Posteriormente, cruzando el Océano Atlántico llegaron a Río de Janeiro, y desde allí se dirigieron al estrecho de Magallanes y luego al Callao, tras tocar también en algunos puertos chilenos. El viaje, en conjunto, duró algo más de dos años y medio, ya que la fragata zarpó el 25 de octubre de 1855, y volvió a nuestro primer puerto el 28 de mayo de 1858. La expedición, a su regreso, fue recibida con grandes elogios. En realidad, el desempeño de los oficiales y de la tripulación fue muy eficiente. Vegas ofrece algunos datos significativos: navegaron 42,000 millas; la mayor parte del viaje fue hecha a vela; el mayor tiempo continuado de travesía, sin tocar en puerto alguno, fue el del viaje entre Calcuta y la isla de Santa Elena, que duró 74 días.

En el mismo año del retorno al Callao de la fragata **Amazonas** se iniciaron las acciones navales con ocasión del conflicto armado con el Ecuador. Se nombró comandante en jefe de la escuadra al contralmirante Ignacio Mariátegui, y aquella estuvo compuesta por ocho buques: la propia fragata **Amazonas**, comandada por el capitán de fragata Francisco Sáenz; la fragata **Apurímac**, bajo las órdenes del capitán de navío José M. Silva Rodríguez; la goleta **Loa**, al frente de la cual estuvo el capitán de fragata Hercilio Cabieses; la goleta **Tumbes**, comandada por el capitán de corbeta Ignacio Dueñas; el vapor **Ucayali**, dirigido por el capitán de navío José M. García; el

vapor **Sachaca**, bajo las órdenes del capitán de corbeta Emilio Díaz; el vapor **Huaraz**, comandado por el capitán de fragata Diego de la Haza; y el bergantín **Guise**, al frente del cual estuvo el capitán de navío Antonio de la Haza.

Debe señalarse, sin embargo, que de los ocho buques mencionados sólo los cuatro primeros fueron embarcaciones especialmente diseñadas para fines bélicos; los otros navíos fueron construidos con otros propósitos, y adaptados posteriormente con fines guerreros. Además de esos ocho buques, las autoridades peruanas dispusieron la preparación, para que pudieran encaminarse al norte, de las lanchas cañoneras **Amazonas** y **Callao**. Adicionalmente, la escuadra contaba con varios buques de transporte.

En los últimos meses de 1858 se iniciaron acciones de bloqueo de las costas ecuatorianas. Sin embargo, dichas acciones constituyeron, en realidad, un esfuerzo inútil de la escuadra peruana, ya que no se desarrollaron paralelamente con un plan decidido de ataque y reducción de las fuerzas norteñas. Algunos historiadores navales han reprochado al Presidente Castilla -ya que durante su segundo gobierno se produjo ese conflicto- el no haber sido lo suficientemente firme en su propósito de derrotar por medio de las armas a las fuerzas ecuatorianas. Ese es el parecer, por ejemplo, de Vegas:

“Castilla no conocía mucho de diplomacia y fue mal aconsejado indudablemente. Nosotros no habíamos buscado el conflicto, y una vez desenvainada la espada, no debió guardarse hasta obtener resultados substanciales en el reconocimiento de nuestros derechos, ya que no del gasto incurrido. El rencor hubiese sido más o menos el mismo que resultó al volver a Lima con las manos vacías”.

El bloqueo de las costas ecuatorianas se inició en noviembre de 1858, y concluyó en septiembre de 1860; constituyó, en efecto, un gran esfuerzo humano y económico. Además, debe afirmarse -como lo hace el historiador naval Julio J. Elfas- que el desempeño de nuestra escuadra durante el bloqueo, y a lo largo de todo el conflicto con el Ecuador, fue bastante eficiente. El problema estuvo en que esa eficiencia no fue aprovechada para manifestar, de modo efectivo, la superioridad bélica peruana.

Por otro lado, el ya mencionado contralmirante Ignacio Mariátegui recibió otro importante encargo en el curso del segundo gobierno de Ramón Castilla: fue enviado a Inglaterra con el fin de concertar la construcción en piezas de dos vapores -que se denominarían **Yavarí** y **Yapurá**- destinados a la navegación del lago Titicaca. En efecto, ambos buques llegaron en 1863.

3.5 La guerra con España.

En cuanto al desarrollo histórico de la Marina de Guerra, el periodo que nos ocupa concluye con las acciones navales de la guerra con España. Debemos situar los prolegómenos de dicho conflicto en la llegada al Callao, en junio de 1863, de una comisión científica española, que arribó en una flotilla de tres buques -las fragatas **Resolución** y **Triunfo** y la goleta **Covadonga**-comandada por el almirante Luis Hernández Pinzón. En realidad, el carácter científico de la expedición no ofreció, en principio, ninguna duda, ya que en dichos buques llegaron algunos estudiosos de reconocido prestigio, como el ilustre Marcos Jiménez de la Espada, autor de las célebres **Relaciones Geográficas** de América. Dicha misión permaneció algo más de un mes en el Perú, siendo recibida muy cordialmente. Posteriormente, enrumbó hacia las costas pacíficas de Norteamérica, quedando en el Callao la goleta **Covadonga**.

Justamente por esas fechas se produjo el famoso incidente de Talambo, entre el dueño de esa hacienda, ubicada en Pacasmayo, y unos colonos españoles que trabajaban allí. Animados posiblemente por quienes deseaban un conflicto, dichos colonos transmitieron sus quejas a las autoridades españolas, cuyo gobierno envió al Perú a Eusebio Salazar y Mazarredo, con el título de Comisario Regio, para solicitar satisfacciones de las autoridades peruanas. Sin embargo, el propio temperamento conflictivo del Comisario no era el más adecuado para dirigir unas conversaciones que debieron discurrir por la senda de la serenidad.

Los acontecimientos -de todos conocidos- se desarrollaron muy rápidamente: el 13 de abril de 1864 salieron los buques españoles del Callao, al mando de Pinzón, y al día siguiente tomaron las islas de Chincha, previa captura de la barca **Iquique**. Cuatrocientos tripulantes de los buques españoles ocuparon las islas, e izaron allí su bandera, tomando como rehenes al gobernador y al capitán del puerto. Luego de esas acciones, las fuerzas españolas enviaron una circular a los representantes diplomáticos extranjeros en Lima, en la que indicaban sus verdaderos propósitos: buscar la reivindicación de los "derechos usurpados" después de la batalla de Ayacucho.

Tras realizar dicha acción, en el mismo mes de abril volvió Pinzón al Callao con su escuadra, realizando algunos actos de hostigamiento. Por otro lado, las fuerzas peruanas no se encontraban en condiciones de enfrentar con éxito a los buques españoles, los cuales tenían un mayor poder de fuego. Los meses siguientes transcurrieron sin que se desarrollaran acciones bélicas de importancia. Fue una suerte de tregua, durante la cual el Comisario Regio Salazar y Mazarredo viajó a España para recibir instrucciones. Su gobierno desaprobó oficialmente los violentos métodos utilizados por sus

fuerzas en el Perú, e incluso señaló que no se trataba de ninguna reivindicación, pero planteó diversas reclamaciones a las autoridades peruanas. Sobre esa base -aceptada por el gobierno peruano luego de una inicial negativa- fue firmado el tratado Vivanco-Pareja, el 27 de enero de 1865: de acuerdo con ese instrumento, ambos países se daban mutuas satisfacciones, aunque los actos violentos realizados por Pinzón quedaban sin sanción alguna. Igualmente, el Perú reconocía la existencia de la "deuda española", aunque su arreglo quedaba sujeto a lo que decidiera un tribunal mixto que se nombraría. Otro punto de dicho tratado preveía el pago, por parte del Perú, de tres millones de pesos, por "los gastos hechos por los buques españoles desde que el Perú se negó a aceptar la fórmula de arreglo propuesta".

La firma de ese tratado fue realizada por el gobierno peruano teniendo en consideración, sin duda, la inferioridad bélica en la que se encontraba frente a las fuerzas españolas. Además, tal como señala Wagner de Reyna, el tratado Vivanco-Pareja fue un acuerdo preliminar de paz, que no concluía de modo definitivo con el conflicto, sino que marcaba un compás de espera, el cual fue visto como muy importante para, posteriormente, buscar la normalidad en las relaciones entre ambos países. Esa normalidad se conseguiría tras la celebración de una convención definitiva, sobre cuyos términos negociarían en Madrid el representante diplomático peruano enviado al efecto, que fue precisamente el contralmirante Domingo Valle Riestra. Así, pues, el tratado Vivanco-Pareja fue visto por las autoridades peruanas como una necesaria solución -aunque fuera temporal- a un conflicto en el que el Perú podía ser el perdedor si se transformaba en un abierto enfrentamiento bélico. Bien es cierto que el Perú cedió en muchos puntos: sin embargo, tras la firma del tratado volvió la calma al país. En realidad, ésta duró poco, ya que pronto se empezaron a oír las voces contrarias a ese arreglo, y que buscaban solucionar por la vía de las

armas la afrenta española. Por eso, puede decirse que, a medida que avanzaba el año de 1865, la guerra iba siendo vista en el Perú como algo cada vez más cercano.

Wagner de Reyna ha estudiado de modo minucioso las circunstancias que dieron origen a la guerra con España, y no duda en elogiar el “patriotismo y coraje moral” de Pezet y de quienes lo acompañaron en el tramo final de su gobierno, cuando se firmó el mencionado tratado Vivanco-Pareja. Destaca el sentido pragmático de Pezet, afirmando que

“(...) hubiera podido, para salvar su buen nombre ante la historia, llevar al Perú a una honrosa catástrofe, declarando la guerra a España al recibir el ultimátum de Pareja, que hubiera bombardeado la plaza del Callao -prácticamente indefensa- como lo hizo con Valparaíso, en 1866. El sacrificio habría sido inútil, pues con ello no se recuperaban las Chincha ni se obtenía un saludo al pabellón nacional. Desde luego que esos hombres hubieran querido seguir el camino que emprendieron los regímenes posteriores -Diez Canseco y Prado- y tan es así que encargaron al extranjero barcos y petrechos bélicos que sirvieron a aquéllos. Pero de inmediato no había para el Perú posibilidades de buen éxito en una confrontación bélica; para ello habría necesitado tiempo, unidad nacional y algo más que la solidaridad verbal de sus vecinos”.

Así, pues, el mencionado autor elogia, en Pezet y sus colaboradores, el haber aceptado, ante la desgracia y la humillación, “la ingrata tarea de afrontar la verdad, y cargar sobre sus hombros el peso de lo inevitable”.

Por su parte, la revolución del coronel Mariano Ignacio Prado contra el régimen de Pezet se inició en Arequipa, a fines de febrero de 1865; es decir, muy poco tiempo después de la firma del tratado Vivanco-Pareja, y precisamente en contra de ella, y levantando la bandera de la reivindicación del honor nacional. A causa de dicha sublevación, se produjo una división entre los integrantes de la Marina: por ejemplo, el capitán de navío Lizardo Montero fue uno de los oficiales que con mayor empeño y eficacia colaboró en el triunfo del movimiento dirigido por Prado. Por su parte, el almirante Panizo permaneció fiel al gobierno de Pezet, y logró conservar el mando de tres buques de la escuadra, entre ellos la fragata **Amazonas**. Fue precisamente en ese buque, y en el puerto de Arica, donde ese prestigioso jefe encontró la muerte, en julio de ese año, a causa de un motín de los tripulantes de la fragata. Se trató de un alevoso crimen, especialmente condenable por tratarse de ese prestigioso jefe naval, quien a sus grandes méritos profesionales unía una conocida hombría de bien: en efecto, estuvo siempre muy atento a las necesidades de sus subordinados, y a lo largo de su carrera había ocupado con gran eficacia puestos de responsabilidad, como la dirección de la Escuela Naval y la propia Comandancia General de la Marina.

Luego del triunfo de la revolución de Prado, se aceleraron en el Perú los preparativos para enfrentar la posible agresión española. Así, en diciembre de 1865 se formó una División Naval, que fue puesta a las órdenes del capitán de navío Manuel Villar, y que estuvo integrada por las fragatas **Amazonas** y **Apurímac** y por las nuevas corbetas **América** y **Unión**. Coincidentemente, a principios de ese mes se había firmado el tratado de alianza con Chile, y precisamente la División fue enviada hacia la costa meridional de ese país, con el fin de unirse a los buques chilenos **Esmeralda** y **Covadonga**, y de esperar la llegada de Europa de otros dos nuevos buques de guerra peruanos: el monitor

Huáscar y la fragata **Independencia**. De acuerdo con lo estipulado por la alianza entre ambos países, el mando de la escuadra unida recayó en el capitán de navío chileno Juan Williams Rebolledo, quien era el jefe naval más antiguo del país en cuyas aguas estaba operando entonces la escuadra.

El 14 de enero de 1866, luego de la realización de los preparativos mencionados, y de firmar tratados adicionales de alianza con Ecuador y con Bolivia, el Perú le declaró la guerra a España. De inmediato ocurrió un desgraciado suceso para la escuadra, ya que se perdió nuestra fragata **Amazonas** -que estaba en malas condiciones debido a muchos meses de intensa actividad y de poco mantenimiento- cerca de la isla de Abtao. Pocas semanas después, el día 7 de febrero, se produjo el combate de Abtao, en el curso del cual el mando de la escuadra aliada recayó en Villar, ya que no se encontraba por entonces allí la **Esmeralda** con Rebolledo. En realidad, la participación chilena en el combate fue muy poco significativa, y se redujo a la presencia de la goleta **Covadonga**. El peso fundamental de las acciones recayó en los buques peruanos, gracias a los cuales se produjo ese "triumfo moral" del que hablan los historiadores navales. En efecto, no se dio una indiscutible victoria por parte de ninguna de las escuadras; sin embargo, la peruana demostró a la española sus cualidades defensivas, y el ser un adversario digno de respeto.

Luego de las acciones de Abtao la escuadra española -en cuyo mando estaba ya Casto Méndez Núñez- bombardeó el puerto de Valparaíso, el 31 de marzo, en vista de que le resultaba difícil enfrentar con éxito a la escuadra aliada. Esta desarrolló una buena concepción estratégica; sin embargo, la situación hubiera mejorado notablemente si hubieran llegado a tiempo las dos nuevas unidades navales peruanas: el **Huáscar** y la **Independencia**.

Tras el desarrollo de las acciones en el sur de Chile, creció el optimismo en el Perú pensando en la posibilidad de un triunfo bélico frente a las fuerzas navales españolas. Se llegó a vivir un clima de entusiasmo, que explica, por ejemplo, el hecho de que muchos de los jefes y oficiales de la Armada que habían quedado fuera de servicio luego de la caída del régimen de Pezet, manifestaran su deseo de reincorporarse a la Marina, ya sea para servir en los buques o en las defensas de tierra que se preparaban en el Callao. Uno de los hombres que con mayor eficacia supo suscitar y conducir ese entusiasmo fue el entonces Ministro de Guerra y Marina, José Gálvez. Personaje político de gran importancia en el Perú de mediados del siglo XIX, logró aunar esfuerzos y establecer una adecuada organización en los afanes que se vivían en el Callao con el objeto de preparar las defensas frente al esperado ataque español. Y es esto muy notable, teniendo en cuenta que Gálvez era un político y un intelectual -fue uno de los grandes representantes del pensamiento liberal en el Perú del siglo pasado-, y no tenía una específica formación militar o naval.

La escuadra española que participaría en el combate del 2 de mayo estaba estructurada en tres divisiones, integrada cada una de ellas por dos fragatas: esos seis buques eran las fragatas **Numancia**, **Reina Blanca**, **Villa de Madrid**, **Resolución**, **Berenguela** y **Almansa**. El buque insignia era la **Numancia**. Además, contaban con dos buques auxiliares: la goleta **Vencedora** y el vapor **Marqués de la Victoria**. Todos ellos eran buques mixtos: es decir, funcionaban tanto a vapor como a vela.

La escuadra peruana estaba compuesta por una división naval, bajo el mando del capitán de navío Lizardo Montero, e integrada por el vapor **Tumbes** -que era el buque insignia-, los monitores **Loa** y **Victoria**, el vapor **Sachaca** y un vapor más pequeño, el **Colón**. Las

defensas del Callao, divididas entre las baterías del norte y del sur, fueron concebidas en coordinación con el poderío bélico de los mencionados buques, los cuales fueron situados cerca del muelle del puerto -es decir, delante de lo que propiamente era la zona urbana- donde no había baterías. Por tanto, los buques se ubicaron en el centro de la línea de defensa.

De la descripción de las defensas organizadas en el Callao, se desprende que el combate del 2 de mayo no se desarrolló exclusivamente entre dos escuadras. En efecto, no fue sólo un combate naval, ya que fue básico el papel que tuvieron las baterías instaladas en tierra. En el combate tomaron parte más de ciento sesenta oficiales de Marina peruanos, de muy diversos rangos. Además, muchos de ellos, contagiados del entusiasmo antes referido, no dudaron en ocupar puestos o cumplir funciones de menor categoría que las que les hubiera podido corresponder por sus grados en el escalafón. Igualmente, participaron alumnos de la Escuela Naval, a pesar de que se les había prohibido tomar parte en el combate. La mayor tragedia de la jornada fue la representada por la muerte accidental, en la torre de la Merced, de quien había sido el alma de la defensa, el Ministro José Gálvez.

Fueron numerosas las pérdidas humanas en el combate: en el lado peruano, murieron 65 personas -entre ellos importantes jefes- y hubo casi un centenar de heridos; la mayoría de éstos a causa de impactos de las piedras de la playa, producidos como consecuencia del rebote de los proyectiles disparados por los buques españoles. Las pérdidas humanas entre los españoles fueron menores -37-, pero, en cambio, tuvieron más de cuatrocientos heridos.

El éxito de la defensa del Callao fue fruto, en buena medida, de la capacidad de organización de José Gálvez, y del entusiasmo general que se suscitó ante la amenaza del ataque español. Por eso, algunos

historiadores navales no se explican la razón por la cual Méndez Núñez persistió en su idea de atacar nuestro primer puerto, ya que, en principio, todo indicaba que eran escasas las posibilidades de que esa agresión triunfara de modo absoluto. Evidentemente, la escuadra española era más fuerte que la peruana, pero, tal como señala Vegas, en el combate se reveló como “más imponente que poderosa”. Su análisis es interesante:

“Esta memorable y caballeresca batalla se presta a muchos comentarios técnicos: sabemos que sólo la “Numancia” estaba acorazada, y sin embargo la atravesaron los grandes proyectiles peruanos (...). Su artillería constaba de cañones lisos de 68 y los otros buques sólo llevaban cañones de 32. Opusieron, pues, 130 piezas de esos calibres, por banda contra las 55 peruanas que podían disparar de ese lado de la bahía y entre las que había nueve piezas rayadas, modernas, montadas en torres acorazadas y en fuertes parapetos y con proyectiles que pesaban 300 y 500 libras. Todo esto y la ventaja que lleva siempre un cañón montado en tierra a uno a bordo, compensó más que suficientemente a la rapidez de tiro y número de cañones de los españoles (...). El desenlace del encuentro ya fue posible pronosticarlo antes de comenzar los fuegos y más aún, cuando tres de las fragatas tuvieron que abandonar la lucha dos horas después de iniciada. El Callao, como toda plaza bien fortificada, era imposible de dominar con buques solamente y en este sentido, sin gente de desembarco, es inexplicable la conducta de Méndez Núñez atacándolo a miles de millas de sus bases de operaciones, con buques de madera y con tripulaciones bisoñas que auguraban el sangriento rechazo”.

Además, debe tenerse en cuenta que en el Callao no estaba por entonces toda la escuadra peruana, y que además ésta esperaba -para aumentar su fuerza- la llegada de dos nuevos acorazados que acababan de ser construidos en Inglaterra: los ya mencionados **Huáscar** e **Independencia**. Así, y de acuerdo con lo expresado por el mismo historiador naval, el empeño de Méndez Núñez fue tan heroico como alocado y estéril.

Es interesante recoger dos testimonios, de jefes navales extranjeros que fueron testigos, en el Callao, del combate del 2 de mayo, y de los que podemos esperar, en principio, imparcialidad en sus apreciaciones. Uno de ellos, por ejemplo, escribió que

“Los peruanos se cubrieron de gloria y su heroica resistencia destruyó de un solo golpe todos los falsos juicios con respecto a su patriotismo y valor y los coloca en su verdadera posición en el mundo”.

Otro jefe extranjero afirmó que

“Se desplegó gran valor por parte de los españoles. El combate ha sido glorioso para ambos, pero especialmente para los peruanos que han probado que con cañones de grueso calibre no se debe temer a las escuadras poderosas”.

En los días siguientes al combate, los buques peruanos intentaron hostilizar a las fuerzas españolas en su fondeadero, con el fin de lograr que zarparan cuanto antes. Sin embargo, dichos intentos no tuvieron éxito. En cualquier caso, vale la pena recoger un testimonio del propio Méndez Núñez, expresado años después del combate, ya con la serenidad que otorgaba el paso del tiempo. Afirmó que en la guerra contra el Perú y sus aliados, hubo para él tres grandes sorpresas: la

audacia manifestada en la declaración de guerra a España; las averías que en Abtao pudieron hacerse a sus buques; y la defensa del Callao el 2 de mayo de 1866. Refiriéndose a ello, manifestó, en expresión no exenta de ironía, que “ahí los peruanos probaron que eran hijos de España”.

Y en verdad puede decirse que se trató de un conflicto entre parientes. Quizá el mejor ejemplo para demostrarlo nos lo ofrezcan los coroneles Zavala -padre e hijo-, quienes murieron defendiendo el Callao el 2 de mayo, y eran hermano y sobrino de quien por entonces dirigía el ministerio español de Guerra.

4.- LA MARINA EN LOS ALBORES DE LA GRAN CRISIS NACIONAL (1866 - 1879)

4.1 Episodios posteriores al combate del 2 de Mayo.

Recibida la noticia del combate del 2 de mayo, la flota aliada peruano-chilena se dirigió a Valparaíso, puerto en el que permaneció por algún tiempo. Ya en junio estaban incorporados los nuevos acorazados peruanos, **Huáscar** e **Independencia**, los cuales no tomaron parte en ninguno de los encuentros bélicos de la guerra con España. Estando la escuadra en ese puerto chileno, el Presidente Prado y sus colaboradores -entusiasmados, sin duda, por la victoria del Callao- concibieron la idea de enviar una expedición a las islas Filipinas con el fin de expulsar de allí a los españoles, ya que ese archipiélago seguía siendo dominio suyo. Para dirigir esa expedición se contrató a John Tucker, contralmirante retirado de la Marina de los Estados Unidos, lo cual desagradó no sólo a Lizardo Montero, quien por entonces ejercía el mando de la escuadra peruana, sino a muchos oficiales de la Armada, que consideraban que había más de un jefe peruano con la

capacidad de dirigir una expedición de esas características. Importantes marinos renunciaron por tal motivo al servicio activo en la Armada, como fueron los casos de Lizardo Montero, de Aurelio García y García, de Manuel Ferreyros y del propio Miguel Grau. Todos los marinos que protestaron por el nombramiento de Tucker fueron acusados por el gobierno de cometer delito de "insubordinación, desertión y traición". El proceso judicial duró varios meses: fueron traídos desde Valparaíso y reclusos en la isla de San Lorenzo durante el tiempo que duró el juicio. Finalmente fueron absueltos. En el fondo, lo que esos marinos buscaron fue defender el decoro y la dignidad del personal de la Armada, la cual no necesitaba la contratación de jefes ajenos a sus filas. Esa situación es claramente explicada por Palacios Rodríguez:

"Evidentemente, esta medida de Prado, imprudente desde el ángulo que se le vea, ocasionó desconcierto, estupor e indignación entre la oficialidad de nuestra Armada. ¿Cabía en este caso la resignación ante una decisión tan arbitraria e inoportuna? La respuesta a todas luces se presenta negativa. Así lo entendieron los marinos y así la ciudadanía lo aceptó; no estaba en juego la seguridad de la nación. Lo que estaba en juego, a través de dicho nombramiento, era la idoneidad de los jefes y oficiales de la institución".

Tucker llegó, efectivamente, a asumir en Valparaíso el mando de la escuadra peruana, y la segunda comandancia de la flota aliada peruano-chilena. Sin embargo, permaneció poco tiempo en ese puesto, no sólo porque se desistió de la idea de realizar la proyectada expedición a las islas Filipinas, sino por problemas diversos de insubordinación, suscitados sobre todo a raíz del estallido de la revolución de José Balta contra Prado.

En los años finales de la década de 1860 se desarrollaron algunos acontecimientos relacionados con la Marina de Guerra que son dignos de ser mencionados. Por ejemplo, en 1868 el gobierno -ya regía los destinos del Perú ese año José Balta- creó una Compañía Nacional de Vapores, lo cual nos recuerda los anteriores afanes del Presidente Castilla por fortalecer una marina mercante nacional, de acuerdo con la convicción de que ésta ayudaría a afianzar el dominio del mar, encomendado primeramente a la Armada. La Compañía creada a fines de la década de 1860 fue dotada, precisamente, con tres vapores de transporte que habían pertenecido a la Marina de Guerra. Sin embargo, la Compañía fracasó, porque se reveló incapaz de competir con la inglesa ya existente desde mucho antes, y que brindaba un eficaz servicio, sólidamente establecido. Fuerte competencia también le fue presentada por una similar compañía chilena -la **Suramericana**-, la cual sí se desarrollaría con éxito.

Por otro lado, en ese mismo año la Armada tuvo ocasión de efectuar acciones extraordinarias de carácter cívico, cuando en agosto se produjo en Arica un fuerte terremoto seguido de maremoto. Cuando ese fenómeno tuvo lugar, se encontraba en la bahía de Arica un importante buque de guerra de la escuadra: la corbeta **América**, al mando del capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes. Dicho marino, tras producirse el terremoto, y sin sospechar el posterior maremoto, se apresuró a bajar a tierra con el fin de brindar ayuda a la población. Iniciado el maremoto, no dudó en volver a bordo con el fin de salvar su buque -lo cual finalmente no pudo lograrse-, muriendo heroicamente en el empeño. Luego del terremoto llegó desde el Callao el vapor **Tumbes**, y se encaminó hacia Iquique -aunque sin tener orden expresa para ello-, donde pudo brindar vital ayuda, ya que en esa localidad, a causa del terremoto, habían quedado en buena parte destruidos los condensadores que la proveían de agua. Cuando llegó

el Tumbes a Iquique, ya la población llevaba cuatro días sin abastecimiento de agua, con lo cual del buque se desembarcó toda la disponible, y se dejaron en tierra a dos ingenieros con el fin de que repararan los condensadores; el buque volvió llevando más agua para esa ciudad. Así, su llegada a Iquique fue vital, y logró evitar desgracias mayores.

En 1869, el gobierno de José Balta mostró interés por mejorar la estructura orgánica de la Armada, y como fruto de esa inquietud se nombró una Junta Reformadora de las Ordenanzas Navales, que debía actualizar las ordenanzas heredadas de los españoles, y que habían constituido la base a partir de la cual se había creado la Marina de Guerra. Esa Junta estuvo integrada por numerosas personas, y estuvo vigente durante varios años. Sólo después de la guerra con Chile, en 1886, fue aprobado por el Congreso, como resultado de los trabajos de la mencionada Junta, el Código de la Marina Militar.

4.2 El Perú en la década de 1870

En cuanto a la vida política del país, la década de 1870 constituyó un periodo que tuvo características especiales, ya que vio -cosa rara en nuestra historia republicana- la sucesión de tres gobiernos constitucionales, de acuerdo con los sistemas electorales imperantes por entonces: el de José Balta -iniciado ya en 1868-, el de Manuel Pardo -quien gobernó entre 1872 y 1876- y el de Mariano Ignacio Prado, bajo cuyo mandato se inició la guerra con Chile. Además, esa década vio la llegada al poder del primer Presidente civil de nuestra historia - Manuel Pardo-, junto con un movimiento que planteó nuevas ideas, el Partido Civil.

El gobernante anterior, José Balta, concluyó su mandato enfrentando un creciente descontento de la opinión pública. Precisamente en

ese descontento estaba presente el cansancio frente a la sucesión de los militares en el poder. Además, debe tenerse en cuenta, como lo señala Jorge Basadre, que ya los grandes caudillos militares que habían tenido participación en las guerras de la Independencia habían desaparecido, y se estaba viviendo una suerte de decadencia caudillista, encarnada por el propio Balta, o por Mariano Ignacio Prado. Junto con ello, ya para los inicios de la década de 1870 se había operado en el país una importante transformación económica, que había conducido -siempre en palabras de Basadre- a una creciente madurez en la clase capitalista nacional. En otras palabras, ya no se daban las condiciones para la simple aceptación de la continuidad de los caudillos militares en el poder: todo ello preparó el terreno para lo que sería el exitoso mensaje del Partido Civil. Además, en el caso específico de la presidencia de Balta, hubo factores que le generaron la oposición de diversos sectores: por ejemplo, los propios militares no estuvieron satisfechos con su gobierno; igualmente, quienes habían sido consignatarios del guano -miembros de prominentes y enriquecidas familias- se convirtieron en sus adversarios, debido a las nuevas reglas que impuso para la comercialización de ese fertilizante.

En efecto, hasta que se inició el gobierno de Balta los consignatarios habían tenido a su cargo la venta del guano en el exterior. En realidad, ellos actuaron como auténticos agentes estatales, ya que además fletaban por cuenta del Estado las embarcaciones necesarias para transportar el abono al lugar donde se tenía que vender, cobrando por ello comisiones y gastos. En definitiva, realizaban todas las operaciones de transporte, almacenaje y venta del guano, y por ello recibían un pago del Estado. Gracias a ese negocio, los consignatarios, que por lo general provenían del sector de terratenientes, pasaron progresivamente a engrosar las filas de una burguesía rentista y comercial, lo cual les garantizó una muy buena posición de control

sobre el aparato estatal, el cual habitualmente pasaba por una situación de déficit fiscal. Así, los consignatarios pudieron comprobar que era mucho más rentable la inversión de sus capitales en préstamos al Estado, que el destinarlos a actividades productivas. Tan sólo tiempo después dirigieron sus capitales a la agricultura costeña de exportación.

Los consignatarios tuvieron no pocos enemigos, que los acusaban de someter a extorsión al Estado, y de obtener ganancias ilícitas con pingües negocios a partir de la venta del guano. En los primeros días de 1869 Nicolás de Piérola fue nombrado Ministro de Hacienda por el Presidente Balta, y desde un principio manifestó una clara posición contraria a la figura de los consignatarios, a los cuales consideraba como un factor que limitaba al Estado en su actuación: "Para el cumplimiento de su política guanera el Poder Ejecutivo necesita no tener embarazo ni limitación alguna de ninguna especie". De acuerdo con ese propósito, el gobierno suprimió el sistema de los consignatarios, y suscribió el famoso contrato con la Casa Dreyfus. Con él se buscaba un ordenamiento fiscal, y una organización de la administración del guano que fuera más beneficiosa para el Estado. Así, ya no se trataba de una venta en consignación, sino de una venta directa. Con los consignatarios, las liquidaciones se realizaban después de producida la venta del guano; con el contrato Dreyfus, en cambio, se efectuaban un año después de producido cada embarque. Recogiendo las impresiones de diversos autores, Palacios Rodríguez ofrece una visión de las ventajas que el gobierno pretendió obtener con el contrato Dreyfus:

"(...) la cotización del abono se hacía en el puerto de destino, en Europa, y el gobierno se comprometía mantener el monopolio de dicha Casa en la comercialización del abono peruano destinado a ese continente. El monopolio se haría

efectivo a medida que los contratos de consignación fueran llegando a su término; a su vez Dreyfus operaría como agente financiero ante los acreedores de la deuda externa y entregaría periódicamente al tesoro público sumas fijas para que atendiera sus obligaciones corrientes. A no dudarlo, la supresión del sistema de consignación y la firma del contrato Dreyfus dio al Estado la posibilidad de recurrir, por intermedio de esta casa comercial y de las que a su vez la auspiciaban, al crédito internacional”.

En definitiva, el propósito final de Piérola era el de que el Estado pudiera ser capaz de programar de modo ordenado sus ingresos por la venta del guano. A la larga esto no se consiguió, ya que Dreyfus, además de ser el encargado de la venta del abono, actuaba como agente financiero del gobierno, el cual, con ocasión de los posteriores empréstitos solicitados en el exterior, se vio obligado a comprometer buena parte de los ingresos del guano para el servicio de dichas obligaciones.

El contrato Dreyfus generó grandes polémicas. Basadre escribió lo siguiente:

“El historiador sereno, antes de condenar por anticipado exclusivamente a Dreyfus deberá mirar el lamentable cuadro del Tesoro exprimido en la época que antecedió a 1869, por los tentáculos de los consignatarios. Deberá buscar porqué motivo se habló entonces del 2 de mayo de la Hacienda Pública. Necesitará no dejarse influir por la enorme fuerza de los consignatarios y sus aliados en el periodismo, el Poder Judicial, y la vida social y económica del país”.

En cuanto a las realizaciones de los gobernantes de entonces, debe destacarse el gran interés que el Presidente Balta manifestó en la construcción de ferrocarriles. Sin embargo, se construyeron recurriendo a empréstitos, los cuales finalmente agudizaron la crisis fiscal del Estado. La intención fue muy buena: se buscaba abrir vías de comunicación que pudieran lograr que el extenso territorio peruano, de geografía tan difícil, estuviese mejor articulado; igualmente, se pretendía facilitar con ello la movilización de la producción nacional y su contacto con el comercio exterior. Hubo, sin embargo, ya en esa misma época voces discordantes -como la del célebre Federico Blume- que aconsejaron el establecimiento de vías de comunicación más baratas, considerando que el Perú era un país pobre que intentaba encaminarse hacia el progreso. Por otro lado, estudiosos más recientes han sostenido que el desarrollo ferroviario que por entonces se dio en el Perú estuvo excesivamente dirigido hacia un progreso "hacia afuera", que en muchos casos no solucionó la situación de desarticulación que existía entre las distintas zonas del país. En otras palabras, el ferrocarril no habría fomentado con eficacia la tan buscada integración nacional. Basadre hace un severo juicio de dicha política ferrocarrilera, en un extenso párrafo en el que la relaciona con la cada vez más grave crisis que el Perú fue padeciendo a medida que avanzaba la década de 1870:

"El ferrocarril fue el anuncio no de la regeneración y del progreso como se dijo en tantos discursos, sino de la bancarrota y de la catástrofe internacional. Una vez más vivió el país la alegría de la riqueza inmediata, de las soluciones fáciles. Imperó una mentalidad de jugador de lotería. El Perú de los grandes empréstitos y de las fantásticas vías férreas, fue culpable en algunos casos por hechos delictuosos; pero en general, pecó, sobre todo, por ligereza, frivolidad, olvido del mañana. No asombra que a la escena

peruana llegara entonces un hombre del tipo de Meiggs, sino que hallase tan escasos contrapesos que pudieran moderar o encauzar sus planes. El país se lanzó (en una actitud muy similar a la que surgió entre 1920 y 1930) a las más arriesgadas operaciones hacendarias y de obras públicas, sin calcular que no iba a poder pagar todos los gastos hechos con dinero prestado y con olvido del necesario ensamble que debía existir entre esas costosas empresas del Estado, por una parte, y la robustez que, de otro lado, se necesitaba en la economía privada y que debía reposar en un auténtico desarrollo agrícola, minero, industrial, social y educacional, y en el afianzamiento de las instituciones. No bastaba con derramar los caudales públicos y acometer obras gigantescas para estimular y desarrollar el trabajo, dar al obrero conciencia de su propia fuerza, multiplicar el valor de las propiedades y asimilar así el bienestar privado al bienestar público, como entonces se creyó (...). Si hay lecciones en la historia, la equivocación del mito exclusivista de las obras públicas como panacea y del progreso material como objetivo primordial de la política nacional, está evidenciada dentro de la misma década de los años setenta del siglo pasado: la magia del dinero prestado por Dreyfus y gastado por Meiggs no evitó, sino acentuó luego, la pesadilla que representaron las violencias de julio de 1872, la crisis económica y hacendaria tan notoria a partir de 1873, el encadenamiento del Estado a sus acreedores extranjeros, la bancarrota, las desfavorables condiciones dentro de las que tuvo el país que afrontar las amenazas internacionales que sobre él se cernieron y la guerra, cuyos desastres fueron preparados por todos estos aciagos antecedentes”.

El notable afán de Balta por la construcción de ferrocarriles, y por el fomento de las obras públicas en general, respondía en realidad a la observación de los grandes adelantos que por entonces se seguían produciendo en el mundo en los ámbitos más diversos: fue la época - como ya lo hemos señalado- del afianzamiento de la navegación a vapor, del telégrafo, del crecimiento, a escala mundial, de los negocios y de las operaciones de crédito. En suma, como fruto de la industrialización el ritmo del desarrollo había adquirido una velocidad inusitada. En el Perú, el gran error de Balta fue el de recurrir al crédito externo sin fijarse límites prudentes. Fue, como algunos autores la han denominado, una época de "bienestar ficticio" y de "espejismo desarrollista", basada en un exagerado afán dirigido al logro del progreso material.

La agudización de la oposición al gobierno de Balta, en los últimos meses de su mandato, dio paso a la victoria electoral de Manuel Pardo, jefe del recién creado Partido Civil. Dicha organización política se reveló como la más importante del país, a lo largo de las décadas finales del siglo XIX y de las iniciales del XX. El partido fue fundado con el propósito de que Manuel Pardo alcanzara la Presidencia de la República, pero enarbolando la defensa de una serie de principios con cuya aplicación los "civilistas" estaban convencidos de que el Perú podría encontrar el verdadero rumbo del desarrollo: propugnaban la reducción del gasto público, el fomento de la inmigración hacia el Perú, el replanteamiento de los regímenes tributarios, el logro de una descentralización administrativa, el desarrollo de la educación para todos los peruanos, la defensa -en el ámbito electoral- del sufragio directo y de la implantación ordenada de los registros civiles, como segura garantía de la limpieza de los procesos electorales. En el fondo, se buscaba el logro de lo que se había denominado "república práctica" -que había sido la ilusión de algunos pensadores

liberales peruanos en anteriores décadas- por medio de una revolución pacífica. El propio Manuel Pardo se refirió a ello de modo muy ilustrativo:

“Que nosotros hacemos una revolución, ¿quién lo ha dudado? Pero esta revolución no ha ido a tramarse en los cuarteles, sino que se viene realizando en los corazones y en las ideas de los pueblos: esa revolución no tiene por objeto el cambio de un hombre, ni por medio la fuerza material de algunos hombres. Esa revolución tiene por objeto la realización de la República, por medio la ley y por fuerza la voluntad de los pueblos”.

Junto con ello, tuvo también importancia el carisma de Pardo, su dinamismo, su prestigio personal y la gran capacidad de organización que mostró. Ello contribuyó a que el Partido Civil fuese integrado por hombres de procedencia social muy diversa: desde acaudalados hombres de negocios, hasta modestos empleados o jornaleros, pasando por profesionales, comerciantes, periodistas, campesinos, artesanos, militares, marinos, hombres de letras o científicos. En efecto, Manuel Pardo se empeñó en dotar a su organización política de una amplia base social, por lo cual Basadre ha afirmado que se trató de un serio empeño por terminar con la separación existente entre los grupos dirigentes y la población en general. Por otro lado, Pardo no se manifestó contrario a las instituciones castrenses -prueba de ello es que hubo militares y marinos integrando las filas de su partido-, sino que se mostró como enemigo de la tendencia a hacer del Ejército una élite gobernante y privilegiada. Franklin Pease explica claramente el fundamental propósito del Partido Civil:

“De lo que se trataba en el proyecto del Partido Civil era de proporcionar al país una base sólida de funcionamiento,

que permitiera sustentar la democracia ansiada y esperada en fundamentos materiales adecuados; se trataba de unificar los criterios de la democracia y el desarrollo. A la vez, los miembros del Partido Civil buscaron no encasillarse ideológicamente”.

Manuel Pardo, una vez en el gobierno, tuvo que afrontar muy serios problemas, entre los que podemos mencionar, a modo de ejemplo, los siguientes: los ingresos provenientes de la venta del guano eran cada vez más insuficientes para cumplir con las deudas pactadas; existían compromisos económicos -contraídos por el anterior gobierno- para concluir obras públicas por cifras muy superiores a los recursos de los que se disponía; el Presidente Balta, al final de su mandato, había dispuesto un incremento del 25% en las remuneraciones del sector público, para lo cual no había dinero suficiente; por otro lado, el alza del costo de vida era cada vez mayor, y junto con ello se daba un progresivo crecimiento de la pobreza. En definitiva, Pardo tuvo que afrontar una situación de bancarrota fiscal. El propio Presidente, en el primer Mensaje dirigido al Congreso, definió la situación encontrada, tanto en el ámbito político como en el económico y fiscal:

“Mi gobierno ha encontrado el orden político basado en la fuerza material que lo sostenía; el orden económico y social en los dispendios del Tesoro, y el orden fiscal en los descuentos del porvenir”.

Entre los graves obstáculos que afrontó Manuel Pardo, también deben destacarse los diversos intentos que se llevaron a cabo con el fin de desestabilizar su gobierno, en el marco de lo que fue el inicio del denominado caudillaje civil.

A pesar de todas las dificultades, la obra gubernativa de Manuel Pardo fue importante: entre otras cosas, por ejemplo, se esforzó por aumentar los recursos del Estado y por disminuir los egresos; reorganizó las aduanas; buscó obtener ganancias a partir del salitre, en vista de la disminución de los ingresos del guano; en el ámbito social dio impulso a los movimientos mutuales; dispuso la realización del segundo censo nacional de población; impulsó la inmigración y la colonización de diversas zonas del territorio; en el campo tecnológico se avanzó en la instalación de telégrafos y del cable submarino. Basadre señala que impregnó la labor gubernativa de energía y de audacia, fue enérgico en la defensa del orden público, y respetuoso de la libertad de prensa y de opinión. Sin embargo, y tal como lo veremos más adelante, se echó en falta -no sólo durante el gobierno de Pardo, sino a lo largo de toda la década de 1870- una adecuada atención a las necesidades de la Marina.

4.3 La Marina en los años previos a la guerra con Chile.

Iniciada la década de 1870, la Marina empezó a notar las consecuencias de la creciente crisis financiera que padecía el Estado. Los problemas económicos del país repercutieron en el funcionamiento de la Armada, a pesar de que se alzaron voces de alerta dirigidas a las autoridades, e invocándoles para que no se descuidara la atención de todas las necesidades de la Marina, por su vital función en defensa de la seguridad del país. Lamentablemente, junto con la crisis fiscal reapareció de modo evidente la falta de conciencia marítima en nuestros gobernantes, la cual ya en ocasiones anteriores había sido fatal para el destino del país.

Así, la Marina atravesó por una situación crítica a lo largo de la década de 1870. Citaremos, de acuerdo con un esquema presentado

por Palacios Rodríguez, algunas manifestaciones de esa crisis: numerosos jefes y oficiales se retiraron del servicio, fundamentalmente por razones económicas, ya que los sueldos eran bajos y habitualmente eran pagados con gran retraso; la escuadra, en el Callao, estuvo durante buena parte de esos años prácticamente desarmada; no se hicieron adquisiciones significativas de unidades navales, y la mayoría de los buques existentes eran bastante antiguos; las restricciones presupuestales que se dispusieron en el curso de esos años afectaron más a la Marina que al Ejército; se dejaron de realizar algunas actividades que debían ser habituales, como los ejercicios o el entrenamiento del personal subalterno.

En 1871 llegaron a Lima noticias de la adquisición, que el gobierno chileno había decidido hacer, de dos grandes buques acorazados. En ese caso, hubo una reacción positiva en el gobierno, ya que se decidió ordenar la compra de dos acorazados que fueran superiores a los que los chilenos habían adquirido. Sin embargo, posteriormente, cuando el Presidente convocó a algunos jefes navales para recibir sus consejos con respecto a esas adquisiciones, tres de ellos -que constituían mayoría- se opusieron a esa idea, ofreciendo una descripción del poderío bélico peruano no ajustada a la realidad, quizá con el fin -como lo supone Vegas- de defender las adquisiciones de buques hechas anteriormente, y en las que ellos mismos habrían intervenido. Es significativo señalar que sólo Miguel Grau se opuso, e insistió en la necesidad de continuar con el proyecto de comprar dos nuevos acorazados. Sin embargo, las autoridades desistieron de ese propósito.

El propio Presidente Manuel Pardo no otorgó la importancia debida a las necesidades de la Marina. En cuanto a la defensa nacional puso toda su atención en la celebración de tratados de alianza con Bolivia y Argentina, sus "dos acorazados", tal como él mismo deno-

minó a esos países, sin valorar en su verdadera magnitud la trascendencia que para el Perú tenía el poder naval. En este punto parece pertinente recordar a Federico II de Prusia, cuando dijo que “la diplomacia sin armas es como una partitura musical sin instrumentos: no suena”. Incluso en 1874 el propio Ministro de Marina de Manuel Pardo manifestaba su desazón, en la Memoria dirigida al Congreso, porque advertía que el país no valoraba la importancia que tenía la Armada:

“Tal vez por no haberse palpado la conveniencia de que la Nación tenga una Escuadra, se ha mirado la nuestra como innecesaria y gravosa y bajo tal impresión puede decirse en verdad, que se le ha hostilizado; creo pues llegado el caso, de que reconocidos los remarcables servicios que ha prestado desde la Independencia hasta el día, se le haga la justicia a la que es acreedora, y que no dudo sabréis vosotros otorgarle”.

Acontecimientos de diverso tipo ocurrieron a lo largo de la década de 1870 en relación con la Marina. Uno muy positivo fue el inicio de la iluminación de nuestras costas con muy buenos faros, lo cual fue muy útil para la navegación. Hubo también episodios lamentables, como el naufragio de la cañonera **Chanchamayo** en el norte, en 1876. En realidad, se trataba de una embarcación que no tenía mayor importancia bélica, pero era un buque apreciado en la Armada -según señala Vegas- “por su disciplina, limpieza y aspecto marineroy su jefe tenía fama, bien ganada por cierto, de ser un gran carácter y un distinguido maniobrista y navegante”. Se trataba del capitán de corbeta Elías Aguirre. El accidente sobrevino debido a que, en viaje hacia el Callao por las costas piuranas, la embarcación se acercó demasiado a tierra, no prestando su jefe la oportuna atención a ello,

debido a que por esa zona era frecuente la calima, que se solía confundir con la arena blanca de la orilla del mar. Así, un exceso de confianza causó el naufragio, y Elfas Aguirre, como consecuencia de ello, fue juzgado en Consejo de Guerra y separado del servicio. Sin embargo, tres años después, durante la guerra con Chile, ya reincorporado en la Armada, demostraría no sólo su preparación profesional, sino su heroísmo en defensa de los intereses nacionales.

Un episodio violento fue el que se produjo un año después, en 1877, cuando el monitor **Huáscar** fue tomado por partidarios de Nicolás de Piérola, sublevándose contra el gobierno. En efecto, en la noche del 6 de mayo de ese año, dicho monitor fue capturado en la rada del Callao, abandonando de inmediato ese puerto al mando de jefes y oficiales navales afectos a Piérola. Posteriormente, llegaron a tomar Pisagua, y luego sostuvieron un combate, cerca de Punta Pichalo, con la **Independencia** y la **Unión**. Al mando del monitor rebelde estuvo el capitán de fragata Luis Germán Astete, y a bordo viajaba el propio Nicolás de Piérola. El **Huáscar** se vio incluso involucrado en un incidente internacional, ya que el 29 de mayo se produjo el combate de Pacocha, que lo enfrentó con dos buques de guerra británicos: la fragata **Shah** y la corbeta **Amethyst**, al mando del almirante Horsey, quien buscaba capturar el **Huáscar** apoyándose en que éste había causado perjuicios a buques y propiedades británicas. A pesar de la inmensa superioridad bélica de éstos, el **Huáscar** demostró gran destreza en su defensa, consiguiendo prolongarla por dos horas, y sin que los británicos lograsen destruirlo. Dos días después, el **Huáscar** y los pierolistas se rindieron al gobierno peruano.

La valiente actitud del **Huáscar** en Pacocha suscitó gran entusiasmo, pero no en apoyo de la causa de los rebeldes, sino de su gallarda reacción contra el acto de fuerza de una potencia extranjera

que intervenía en asuntos nacionales. En ese sentido, el combate de Pacocha supuso un episodio en el que se manifestó la pericia de los marinos peruanos. Sin embargo, podría decirse que fue una "gloria naval" que contribuyó a que no se tuvieran tan presentes las carencias que por entonces padecía la Marina, cuando se estaba ya **ad portas** de la guerra con Chile. Haciendo un balance del combate de Pacocha, Vegas considera -entre otras ideas- que el resultado de ese encuentro fue, a la larga, fatal:

"Es claro que el autor no aplaude la insurrección del monitor sino que, convencido de la injusticia de los cargos levantados por el Almirante de Horsey, se alegra de que la agresión no tuviese el éxito que éste esperó. Precisamente el resultado nos fue fatal a la larga: movió en contra nuestra a la opinión pública inglesa; la torre del "Huáscar" ya no volvió a funcionar con la suavidad de antes y el éxito relativo que había obtenido tanto en Pichalo como en Pacocha sirvió para adormecer a los que no se daban cuenta de la superioridad de la Escuadra chilena pronta a probarse dentro de un año".

Pero indudablemente la pericia de la oficialidad de la Armada era cierta. Además, los jefes y oficiales demostraron interés por mantenerse al día en cuanto a todas las novedades relacionadas con su profesión. Buena prueba de ello nos la ofrece el hecho de que por entonces Aurelio García y García tradujera el **Plan de Señales** de Parker, el cual sería posteriormente usado en la guerra con Chile. Igualmente, Camilo Carrillo escribió una obra de **Táctica** basada en una reciente publicación de un oficial francés, Charles Eugene Lewal, en torno a la artillería naval y a la táctica en los combates marítimos. Además, esa obra de Carrillo fue aprobada en 1874 por el gobierno para que sirviera

de reglamento provisional de la escuadra, y en ese mismo año se creó la Escuadra de Evoluciones -que se puso al mando de Miguel Grau- precisamente con el fin de poner en práctica las evoluciones descritas en la obra de Carrillo. La noticia de la creación de la Escuadra de Evoluciones fue acogida por los marinos, y por el público en general, con entusiasmo, ya que se trataba de la primera oportunidad en la que en el Perú se iban a hacer ejercicios navales con independencia del viento. Los ejercicios de esa Escuadra se desarrollaron entre junio de 1874 y enero de 1875.

A medida que avanzaba la década, y se aproximaba el inicio de la guerra con Chile, las dificultades de la Armada siguieron en aumento. Sin embargo, a ello se añadió otro factor de importancia: Mariano Ignacio Prado, quien accedió a la primera magistratura del país en 1876, y vivió desde la Presidencia el inicio de la guerra con Chile, tuvo gran desconfianza con respecto a la Marina. Si bien alguno de los episodios que enfrentaron a ciertos oficiales de la Armada con Prado ya ha sido relatado al analizar la participación de los jefes y oficiales en la vida pública del país, interesa ahora destacar que la mencionada desconfianza llevó a dicho mandatario -como lo afirma López Martínez- a limitar aun más a la Marina, sobre todo desde el punto de vista económico. Evidentemente, ello tornó más grave la situación de la Armada, en fechas tan próximas al inicio de la guerra con Chile.

5.- LA GUERRA CON CHILE (1879-1884)

5.1 Perú y Chile: notas sobre una emulación.

El dominio del mar fue un objetivo que en diversas ocasiones enfrentó los intereses peruanos con los chilenos. A través de las

páginas precedentes se ha podido demostrar cómo, a lo largo de buena parte de nuestra historia republicana, lo más frecuente fue que nuestros gobernantes no tuvieran una verdadera conciencia marítima, y por tanto no se esforzaran por atender las necesidades de la Marina de Guerra. Las autoridades chilenas, en cambio, desde los tiempos de la Independencia y, sobre todo, bajo la orientación del gran estadista Diego Portales, lograron definir una política exterior que tuvo como eje central el dominio del mar.

A lo largo del siglo XIX algunos acontecimientos y situaciones -la mayor parte de ellos relacionados con el mencionado dominio del mar- fueron generando un cierto clima de rivalidad y de emulación entre ambos países. Así, algunos autores afirman que esa emulación empezó a darse ya en los propios días de las guerras de la Emancipación, cuando fue tan notoria la rivalidad entre el Libertador San Martín y Lord Cochrane, quien comandaba la escuadra patriota. Hermann Buse de la Guerra, por ejemplo, no duda en afirmar que el enfrentamiento entre ambos personajes no fue producido por problemas de carácter personal -tales como susceptibilidades o afán de poder-, sino por un choque de intereses, en el que San Martín habría representado los peruanos y Cochrane los chilenos, dirigidos éstos a incrementar su preponderancia en el Océano Pacífico:

"(...) Cochrane, leal al país que lo había contratado, que le había dado la ciudadanía honoraria y al cual gustosamente servía por una suculenta paga, quería que el poder marítimo recayera en Chile. En otras palabras: que Chile fuera potencia en el Pacífico. Además, esa era su obra (o, por mejor decirlo, esa iba a ser la prolongación de la obra por él empezada). San Martín, en cambio, profundamente peruano, quería para el Perú la preponderancia en el mar.

Esta es una prueba inequívoca de que San Martín amaba sinceramente al Perú (...). De Cochrane es la idea de fundar en el Pacífico Sur una talasocracia chilena, que habría de extenderse desde Chiloé y Magallanes hasta Guayaquil (...) y desde la costa americana hasta las Filipinas, China, la India y Ceylán”.

El propio O'Higgins participó de las ilusiones de Cochrane en torno a obtener un claro predominio marítimo por parte de Chile. Hay incluso testimonios suyos en los cuales -quizá impulsado por el entusiasmo- señalaba que Chile, por su situación estratégica con respecto al Océano Pacífico y al Atlántico, podría convertirse “en la segunda potencia naval del mundo, después de Gran Bretaña”.

A lo largo de las primeras décadas de nuestra vida republicana, se produjo también una cierta rivalidad -que creció en determinados momentos- entre los dos grandes puertos de la costa meridional del Pacífico: el Callao y Valparaíso. En efecto, en el curso de esos años se produjeron -al decir de Wagner de Reyna- una serie de vaivenes en la importancia de cada uno de esos centros marítimos, lo cual estimuló la mencionada rivalidad. Diversos hechos fueron favoreciendo a uno u otro puerto: Valparaíso empezó a adquirir mayor importancia a raíz del establecimiento de la primera línea directa de veleros desde Europa hacia las costas del Pacífico Sur, por el estrecho de Magallanes; por otro lado, el Callao recobró fuerza cuando en 1855 se inauguró la línea férrea a través del istmo de Panamá; y Valparaíso gozó de una gran ventaja cuando empezó a funcionar la ruta directa de buques de vapor entre Europa y ese puerto.

Entre el Callao y Valparaíso hubo un muy fuerte intercambio comercial a lo largo de esas décadas. Esto se aprecia, por ejemplo, si consideramos que la mitad de las exportaciones chilenas estaba

constituida por harina y trigo que se dirigía al Perú. Precisamente ese importante flujo comercial generó más de una situación de tensión entre ambos países. Por ejemplo, en 1828 el gobierno peruano - movido por criterios proteccionistas- prohibió la importación de artículos similares a los que en el Perú se producían -como, por ejemplo, la harina- y se aumentaron los gravámenes a la importación de trigo. Denegri Luna explica medidas posteriores -por parte de ambos gobiernos- que mostraron esa creciente tensión:

“Disposiciones peruanas del 20 de febrero y 19 de junio de 1832, ponían al trigo chileno en posición desventajosa. Chile a su vez elevó los derechos de internación del azúcar peruano, lo que hacía prohibitiva esa importación a Chile. Estas medidas, si bien afectaban a los productores de trigo de Chile y a los azucareros peruanos, se sentían con más dureza en Chile, cuya producción ha sido tradicionalmente menos diversificada que la del Perú, razón por la cual el daño para la economía de aquel país era mucho más grave”.

En 1835 ambos países suscribieron un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, que fue bastante ventajoso para Chile, por lo cual un año después el gobierno peruano manifestó su decisión de revocarlo, con el consiguiente retorno de las tensiones entre las dos naciones. Por esas fechas, además, un factor que contribuyó a agravar la situación fue el papel cumplido por los emigrados -tanto chilenos en el Perú como peruanos en Chile- que estaban fuera de sus respectivos países por animadversión a sus gobiernos, y que no perdían ocasión de fomentar, en el país que los alojaba, el enfrentamiento con los gobernantes de su tierra de origen. En este sentido, Diego Portales aprovechó muy hábilmente la presencia de los emigrados peruanos en Chile, tal como lo afirma el propio Denegri Luna:

“El gobierno de Chile cuidó con esmero a los emigrados peruanos y el propio Portales se dio tiempo para tratarlos y cultivarlos personalmente. Eran sin duda buenos patriotas; pero enceguecidos por errados criterios, seducidos por las promesas de Portales, llegaron a apoyar la lucha contra la Confederación, sin advertir que era la lucha contra el engrandecimiento del Perú. Portales no olvidaba el esquema que habían usado con tanto éxito O’Higgins y San Martín. Requeríanse dos elementos básicos: el dominio del mar y una acogida favorable de la población peruana. En caso contrario el éxito chileno no era posible”.

Así, pues, con esa estrategia Chile preparó lo que luego sería su triunfo sobre la Confederación Perú-Boliviana. Tras la destrucción de ésta, los diplomáticos chilenos lograron obtener, además, importantes pagos de los nuevos gobernantes peruanos. Y, lo que es más importante, el país del sur consiguió tener una clara superioridad naval sobre el Perú.

La situación, sin embargo, empezó a cambiar algunos años después, con la llegada al poder de Ramón Castilla. A pesar de que él había sido un enemigo de la Confederación, posteriormente tomó conciencia de la importancia que para el Perú debía tener el dominio del mar frente a las ambiciones chilenas. Así, por ejemplo, se dice que afirmó en cierta ocasión que “cuando Chile compre un buque, compre el Perú dos”. Y, en efecto, tal como lo hemos señalado páginas atrás, sus gestiones gubernativas significaron épocas de gran desarrollo de la Marina de Guerra, al igual que de un notable vigor en cuanto al importante papel que por entonces desempeñó el Perú entre las naciones hispanoamericanas.

Refiriéndose a los primeros años de la década de 1860 -es decir, a la época previa al inicio de la guerra con España- Wagner de Reyna

afirma percibir en el Perú la existencia de una corriente de opinión anti-chilena, que se habría ido formando, entre otras causas, por la antigua rivalidad entre el Callao y Valparaíso, al igual que por fenómenos más recientes, como la simpatía peruana por Bolivia en la disputa que por entonces sostenía ese país con Chile por el asunto de Mejillones.

Posteriormente, durante el desarrollo de la guerra con España aparecieron también algunos síntomas de desavenencia entre las fuerzas peruanas y las chilenas. Así, por ejemplo, con ocasión del combate de Abtao -durante el cual, significativamente, lucharon por la misma causa Miguel Grau y Arturo Prat- entre las Armadas peruana y chilena se suscitó un ambiente de tensión. Recordemos que, en realidad, el mérito en ese combate fue casi únicamente de la flota peruana, ya que de la escuadra chilena sólo participó en ese encuentro la **Covadonga**, que había sido capturada anteriormente por los chilenos a los españoles. Además, en ausencia de Williams Rebolledo, el mando de la escuadra aliada durante ese combate recayó en el capitán de navío peruano Manuel Villar.

En definitiva, la guerra con España puso de manifiesto la importancia que por entonces tenía el Perú como potencia naval en el Pacífico Sur, ya que su escuadra se reveló como más poderosa y organizada que la chilena. Sin embargo, por otro lado, esa misma evidencia generó en Chile un afán más firme por recuperar la hegemonía naval, que anteriormente había sido suya. Este fenómeno es muy bien explicado por Wagner de Reyna:

“Dentro del campo latinoamericano, el Dos de Mayo afirmó la gravitación del Perú en el Pacífico Sur. Con la impotencia del Gobierno de Santiago ante el bombardeo de Valparaíso contrasta la respuesta de los cañones del Callao al fuego de

Méndez Núñez. Pero ello mismo determinó -en inverso sentido- en Chile, que conocía bien las flaquezas del Perú, una mayor y mejor concentración y coordinación en su empeño por la hegemonía en la región”.

Posteriormente, durante el desarrollo de la guerra iniciada en 1879, e incluso luego de que ésta finalizara, fueron muy frecuentes las gestiones chilenas destinadas a entorpecer el desarrollo naval del Perú, con el propósito de mantener la hegemonía de Chile en las aguas del Pacífico. Refiriéndose específicamente a los años posteriores a la guerra, Palacios Rodríguez afirma lo siguiente:

“Comprobado está que Chile, sistemática y permanentemente, se interpuso en el desarrollo naval de nuestra nación, valiéndose para ello de su sagaz servicio diplomático y de la astucia de sus agentes o representantes en el exterior. La velocidad con que actuaban y la eficacia de sus acciones, sorprendieron en repetidas oportunidades la actitud de displicencia que mostraron algunos de nuestros gobernantes”.

Así, pues, las autoridades chilenas pusieron todos los medios para mantener su hegemonía naval en las costas del Pacífico, teniendo muy presente la idea expresada por un oficial de ese país, ya a principios del siglo XX: “Chile ha debido su existencia, su progreso y sus riquezas al dominio de sus naves y al poder de su escuadra”.

5.2 El desarrollo de las hostilidades hasta el combate de Angamos.

Aunque en capítulos anteriores hemos ya considerado, desde diversas perspectivas, las posibilidades bélicas de ambos países ante

la contienda que se inició en 1879, bien vale reiterar un hecho muy repetido por diversos historiadores navales: por esas fechas, y valorada en su conjunto, la oficialidad naval peruana -en cuanto a su preparación, pericia y experiencia- podía ser considerada como superior a la chilena. En cambio, en lo referido a las tripulaciones de los buques, y al personal subalterno en general, fue indudable la ventaja del país del sur. Son ilustrativas, en este sentido, las palabras de Vegas:

“La oficialidad peruana era en conjunto superior a la chilena, a pesar de que muchos de ésta habían practicado en la Armada británica. Ingenieros, en su mayor parte británicos, manejaban las máquinas en ambas Marinas. Los artilleros chilenos habían hecho muchos ejercicios. En cuanto al resto de las tripulaciones eran superiores las chilenas, pues habiendo estado desarmados nuestros buques, a última hora se reclutó gente de toda clase, sin la menor práctica a bordo”.

En realidad, muchas eran las ventajas de Chile frente al Perú: la primera de ellas era su superioridad material, derivada de la posesión de buques más modernos y poderosos que los de nuestra Marina de Guerra. Junto con ello, otros factores importantes favorecían al país del sur: gozaba de crédito en el extranjero; poseía un servicio diplomático que en el curso del conflicto hizo gala de gran habilidad, gracias a la cual pudo no sólo adquirir buques y pertrechos para la guerra, sino también lograr que se frustraran muchos de los planes peruanos dirigidos a mejorar las condiciones de la Armada.

Iniciada la guerra, la primera acción chilena fue el bloqueo del puerto de Iquique, que era el punto de embarque de las exportaciones peruanas de salitre. En consecuencia, se paralizaron los ingresos

fiscales provenientes de la venta de ese fertilizante, y además las tropas peruanas que estaban en Tarapacá empezaron a tener dificultades para recibir sus provisiones. Las primeras medidas peruanas consistieron en la aceleración de la fortificación del puerto de Arica, y en el envío de buques transportando tropas, armas y víveres.

En cuanto a la organización de la escuadra, se dispuso la agrupación de los buques en tres divisiones muy bien concebidas, ya que se buscó homogeneidad en cuanto a sus velocidades y capacidad de combate, con la idea de que las operaciones que cada una de ellas desarrollara estuvieran de acuerdo con sus características. Así, la primera división se puso al mando del capitán de navío Miguel Grau, y estuvo integrada por los dos buques más poderosos: los acorazados **Huáscar** e **Independencia**; la segunda división estuvo dirigida por el capitán de navío Aurelio García y García, y compuesta por los dos buques de madera: la corbeta **Unión** y la cañonera **Pilcomayo**; y de la tercera división, comandada por el capitán de navío Camilo Carrillo, formaban parte los monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa**.

La división comandada por García y García fue la que entró primero en acción, y la **Pilcomayo**, que era el buque de guerra más pequeño de la Armada, fue la que abrió los primeros fuegos en el mar. Sucedió una semana después de iniciada la contienda, el 12 de abril, en el curso del denominado combate de Chipana, el cual tuvo un resultado indeciso.

Fue durante el mes siguiente cuando se preparó de modo más detallado la estrategia para la campaña naval: se desarrollaron las juntas de los jefes de la Armada con el Presidente Prado. Paralelamente, y ya desde los últimos días de abril, las fuerzas navales chilenas desarrollaron diversas acciones de ataque contra poblaciones indefen-

sas, produciendo incendios con los bombardeos, e incluso desarrollándose actos de pillaje. Se efectuaron tales acciones contra puertos tan importantes como Iquique, Pisagua y Mollendo, tras las cuales la escuadra chilena, al mando de Williams Rebolledo -jefe tan conocido por los marinos peruanos que habían formado parte de la escuadra aliada en la guerra con España- se dirigió al Callao con la intención de destruir la flota peruana, no pudiendo intentarlo, ya que, sin advertirlo, se cruzó con ella en alta mar. En efecto, casi toda la escuadra peruana, llevando al Presidente Prado, se había dirigido a Arica.

El primer encuentro bélico de importancia fue, indudablemente, el combate de Iquique: de sus incidencias debe destacarse, junto con el heroísmo del jefe chileno Arturo Prat, el noble y humanitario gesto de Grau, al disponer el rescate de más de seis decenas de naufragos chilenos de la corbeta **Esmeralda**, luego de la victoria del **Huáscar** sobre ella. Fue, sin embargo, un triunfo seguido de un terrible suceso para las fuerzas peruanas: el desgraciado naufragio de la **Independencia**, que supuso la pérdida -de acuerdo con lo señalado por los expertos navales- de una tercera parte de nuestro poderío naval. En realidad, ese lamentable suceso estuvo originado, en muy buena medida, por la falta de aptitud de los artilleros de la fragata, quienes a pesar de haber estado a un tiro de cañón de la **Covadonga**, fracasaron por completo en sus disparos. Esto fue advertido por los jefes del buque chileno, el cual, aunque muy inferior en poderío bélico, se propuso inducir a la **Independencia** a dirigirse en su persecución, en cuyo curso sobrevino el naufragio. Si bien esa persecución fue temeraria, por realizarse cerca de la costa, reiteramos que se llevó a cabo, en buena medida, a causa de la mencionada incapacidad de los artilleros, que no pudieron resolver antes el encuentro bélico. Aunque el comandante de la fragata, Juan Guillermo More, fue el responsable de la desgracia, debe considerarse que después de ella, y agobiado por esa misma respon-

sabilidad, buscó la muerte en diversas acciones posteriores, hasta que la halló tras su heroica actuación en la batalla de Arica, al lado de Francisco Bolognesi.

En realidad, el combate de Iquique se desarrolló cuando los dos acorazados peruanos llevaban a cabo un plan dirigido a capturar buques de transporte chilenos que iban a llegar a Antofagasta con tropa y materiales de guerra. Con buenos artilleros, los buques peruanos hubieran podido resolver el encuentro de modo rápido, y dirigirse a continuación a capturar los mencionados transportes. El infausto resultado de ese día, sin embargo, varió los planes por completo: tan grave fue la pérdida de la **Independencia**, que puede decirse que a partir de ese suceso se fijó ya el destino final de la guerra. Vegas intenta imaginar qué hubiera podido ocurrir si no se hubiese perdido tan valiosa fragata:

“Este buque era superior al “Huáscar” en andar, en realidad superiorísimo, pues le llevaba cuatro nudos de ventaja; tenía igual coraza, y aunque los cañones del “Huáscar” eran de a 300, la fragata contaba con dos de 150 mucho mejor instalados aunque no tan defendidos y con una poderosa batería de cañones de 70.

Ambos buques, bajo el mando superior de Grau conforme se les había puesto, habrían acabado con los transportes de Antofagasta y obligado a capitular al Ejército de Chile por falta de agua, antes de que viniera su Escuadra.

Si el “Huáscar” solo, trastornó los planes de Chile, llenó de pánico a los transportes, buques menores y litoral del enemigo, ¿qué no hubiese hecho la “Independencia” que

con su gran andar jamás hubiese sido encerrada por los blindados chilenos? Recordemos que la "Unión" con menos andar escapó en Angamos, que en este combate conforme se desarrolló, acaso el "Cochrane" no hubiese podido resistir a nuestros dos blindados pues las probabilidades de espolonearlo hubiesen sido muchas".

Luego del combate de Iquique, las acciones navales más significativas de la última semana de mayo fueron las correrías del **Huáscar**, las cuales en esa oportunidad no tuvieron éxito, aunque el monitor logró en dos ocasiones eludir a la poderosa escuadra chilena. Tras el naufragio de la **Independencia** la superioridad naval del país del sur fue ya absoluta. Para reparar esa pérdida, el gobierno peruano dispuso la adquisición de un buque de similar poderío, para lo cual los diplomáticos destacados en Europa realizaron diversas gestiones, que concluyeron con la decisión de comprar un acorazado francés. A pesar de que las negociaciones se realizaron a través de terceros, con el fin de que los agentes chilenos no tuvieran conocimiento de ellas, finalmente las detectaron y lograron impedir la operación.

En el curso del mes de junio -e incluso en los inicios de julio- el protagonismo de la guerra en el mar, en el campo peruano, lo tuvieron fundamentalmente los buques de transporte, ya que el **Huáscar** estuvo inactivo debido a una serie de reparaciones que le fueron practicadas en el Callao. Los transportes estuvieron trasladando a las provincias del sur tanto a soldados como material de guerra de diversa índole; esas operaciones fueron realizadas con gran pericia y habilidad, al punto de que los propios historiadores chilenos, refiriéndose a su desempeño, han escrito que fueron "diligentes, audaces, resueltos, ágiles y bien gobernados". Así, el **Chalaco** trasladó tropas y cinco mil fusiles a Iquique; el **Talismán** transportó desde Panamá proyectiles adquiridos en Francia para los buques de guerra, al igual que armas

para el ejército de Bolivia; igualmente, el **Oroya** trasladó desde Panamá armamento diverso para las tropas del país del altiplano, al igual que proyectiles para nuestra escuadra; por último, el **Limeña** llevó tropas y material bélico desde Panamá hasta el Callao, Arica e Iquique.

Iniciado el mes de julio, el **Huáscar** se dispuso a volver a la acción: el día 10 tuvo un encuentro en Iquique, sin mayores consecuencias, con las unidades chilenas que bloqueaban ese puerto. En el curso de ese mes, junto con la **Unión**, se logró la captura de dos barcas chilenas, que transportaban cargamentos de carbón y de cobre. Pero el día 23 se produjo la acción más exitosa: la captura del transporte chileno **Rímac**, lograda también por el **Huáscar** y la **Unión**. Fue un gran triunfo peruano, por lo notable del daño causado a las fuerzas enemigas: en efecto, se trató de una captura importantísima, tanto por el buque en sí como por lo que transportaba. Era un navío de 2,000 toneladas, armado con cinco cañones, y que iba trasladando a más de 250 soldados pertenecientes a uno de los mejores regimientos chilenos, junto con quince jefes y oficiales; además, había en el buque 260 caballos, mil toneladas de carbón, armas de diferentes tipos y material diverso de guerra. Junto con todo ello, quedó capturada la propia tripulación del buque, y la correspondencia oficial que llevaba. La captura causó gran sorpresa en Chile, seguida de desórdenes diversos en contra del modo con el que se estaba llevando la guerra, derivando todo ello en la renuncia del gabinete ministerial, y en el cese del almirante Williams Rebolledo como comandante general de la escuadra. En definitiva, esa campaña de julio desarrollada por el **Huáscar** fue la más exitosa de todas las efectuadas por el monitor durante la guerra. Sin embargo, el revés sufrido por las fuerzas chilenas aceleró el empeño de las autoridades de ese país por lograr la caída de ese legendario monitor.

Entre los últimos días de julio y los primeros de agosto se llevó a cabo la tercera gran campaña del **Huáscar**, aunque en ese caso no tuvo mayores éxitos. El mayor objetivo cumplido fue el de lograr distraer a la escuadra chilena, con el fin de permitir el viaje de la corbeta **Unión** hacia el sur de Chile, con el fin de interceptar la posible llegada de buques desde Europa, cargados con armamento para el ejército sureño.

La cuarta campaña del monitor -más exitosa- se desarrolló a fines de agosto, en compañía del transporte **Oroya**. La novedad de esa ocasión fue el hecho de que llevaran dos torpedos a bordo -con dos ingenieros que se encargarían de su manejo, ya que se trataba de un arma nueva para los marinos peruanos-, con el fin de hacer naufragar algún buque enemigo; sin embargo, no funcionaron correctamente. El día 28 se produjo un combate frente a Antofagasta, en el que el monitor se enfrentó básicamente con las defensas instaladas en tierra. En ese encuentro se demostró nuevamente la audacia del **Huáscar** en las correrías solitarias frente al permanente peligro de la aparición de los poderosos acorazados chilenos, a pesar de que allí no se produjo un gran triunfo peruano. Lo explicó de modo muy claro un observador extranjero, refiriéndose precisamente a esa cuarta campaña del **Huáscar**:

“Es cierto que el resultado material de ella era nulo, por haber una suerte adversa cruzado todos sus planes; pero el solo hecho de que el marino peruano se atreviese a ejecutar aislado correrías de esta naturaleza sobre la línea de comunicaciones de la superior escuadra chilena, es una prueba de fuerza moral en la dirección peruana que debe ser reconocida, y que juntamente con la constante actividad, debe haber influido favorablemente también en las tripulaciones peruanas”.

En efecto, ya para esas fechas el nombre del **Huáscar** significaba en Chile una grave amenaza; precisamente esa audacia demostrada por Grau en la conducción de su buque frente a una escuadra mucho más fuerte, y logrando eludir los buques chilenos más poderosos, convirtió al monitor en un navío muy temido por los chilenos, y a la vez convirtió a Grau en la gran figura de la guerra. Precisamente dos periódicos ingleses, **The Times** y **The Globe**, en notas referidas al desarrollo de la guerra del Pacífico, ponderaban a fines de agosto el decisivo papel del **Huáscar** en la contienda. Vegas recoge algunos párrafos significativos de esas reseñas periodísticas:

“Creíase que Chile sería dueño del mar, especialmente, cuando el Perú perdió su más poderoso blindado “Independencia”, quedando solo el “Huáscar” para hacer frente a los formidables “Almirante Cochrane” y “Blanco Encalada”; mas ha ocurrido exactamente lo contrario. El “Huáscar” navega donde quiere, captura buques chilenos en cuanto se dejan ver y domina en el mar sin impedimento alguno. Su última hazaña ha sido la captura de un transporte chileno con un regimiento de caballería y una cantidad de valiosas provisiones a bordo (...). Bien sea por temor al “Huáscar” o por algún otro motivo los chilenos han abandonado el bloqueo de Iquique y por lo tanto no han hecho progreso alguno desde el principio de la guerra (...). Es posible que algunos de los hechos atribuidos al “Huáscar” sean exagerados; pero es evidente que el comandante Grau es un marino muy bravo y muy hábil. Su atrevimiento al atacar fuerzas superiores y su viveza para pasar, por decirlo así, entre los dedos del enemigo, son muy excepcionales”.

En efecto, cuando Grau volvió a Arica luego de realizar la cuarta campaña, tuvo allí un recibimiento multitudinario, el cual coincidió,

además, con la noticia de haber sido él ascendido al grado de contralmirante.

A mediados de septiembre volvió a aguas peruanas la corbeta **Unión**, luego de realizar su expedición hacia el estrecho de Magallanes, la cual resultó infructuosa -ya que no lograron coincidir con los buques de transporte que llegaron con armas para Chile- y además se desarrolló durante una época muy inconveniente desde el punto de vista climático, dado que tuvieron que sufrir varios temporales. Paralelamente, en el curso de los meses de agosto y septiembre se continuaron desarrollando numerosos viajes de los buques peruanos de transporte -a los cuales se había unido el **Rímac** capturado a los chilenos-, fundamentalmente trasladando tropas y material de guerra desde el Callao hacia diversos puertos del sur, como Mollendo, Islay, Arica, Iquique y Pisagua. Tal como lo señalaron observadores imparciales, por entonces la iniciativa en la guerra naval era peruana, y nuestra escuadra actuaba de modo ofensivo, a pesar de ser mucho menos poderosa que la chilena. Paralelamente, en Chile crecía el malestar, no sólo por las incursiones del **Huáscar**, sino también por el hecho de que los transportes peruanos operaban sin problemas.

Pero la quinta campaña del **Huáscar** fue ya la última. Y Grau lo presintió, dado que pudo enterarse de los cada vez más meticulosos preparativos que estaban realizando los jefes navales chilenos con el fin de lograr la caída del monitor, ya que éste se había convertido en un obstáculo, hasta entonces infranqueable, para el desarrollo de los planes bélicos chilenos. A pesar de ello, el Presidente Prado insistió en que se reiniciaran en el plazo más breve las correrías, posiblemente confiando en la fortuna que siempre había acompañado a Grau. En efecto, el **Huáscar** zarpó de Arica el 30 de septiembre, y en los primeros días de octubre, junto con la **Unión**, navegó por las costas chilenas hasta las cercanías de Valparaíso, sin tener noticias de la

escuadra enemiga. Sin embargo, los jefes de ésta ya sabían de las evoluciones de ambos buques peruanos, y prepararon cuidadosamente un plan para emboscarlos con sus poderosos blindados, sin que los jefes peruanos lo imaginaran. De ese modo llegó el momento final de la campaña naval del **Huáscar**, con la heroica muerte de Grau, quien -al percibir que ya todo estaba perdido- ordenó a la **Unión** que escapara, con lo cual se logró, al menos, salvar dicha corbeta. La granada que destruyó la torre de mando del monitor terminó con la vida de Grau, al igual que con la del teniente Diego Ferré, su oficial de órdenes. Con Elías Aguirre al mando, el **Huáscar** hizo supremos esfuerzos para defenderse, y específicamente para evitar ser espoloneado por el **Cochrane**. Precisamente una granada procedente de ese buque terminó con la vida de Aguirre, pasando el mando del monitor al teniente Melitón Rodríguez, ya que también Melitón Carvajal había sido gravemente herido. Con la posterior muerte de Rodríguez, y las mortales heridas de Enrique Palacios, el mando del buque recayó en el teniente Pedro Gárezon: a pesar de que estaba casi totalmente destruido, el **Huáscar** siguió disparando contra sus adversarios, sin pensar en la rendición. Comprobando que ya todo estaba perdido, ordenó Gárezon que se procediese a ejecutar el hundimiento del buque, para evitar que cayera en manos de los chilenos. Pero cuando éstos tomaron el monitor, lograron -mediante amenazas contra los técnicos ingleses que operaban las máquinas- cerrar las válvulas y evitar la pérdida del buque. Así concluyó la vida marinera peruana del **Huáscar**, un buque que suscitó elogios no sólo en el Perú sino también en el extranjero. Así, Teodoro Roosevelt, quien sería Presidente de los Estados Unidos, se refirió al monitor como el “más famoso y recordado buque, sobre el cual se habían ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquiera nación del mundo”. Vegas pondera en unos ilustrativos párrafos la importancia del **Huáscar** en la historia naval:

“Ninguna Marina, en efecto, puede mostrar en su historia una campaña como la del “Huáscar” (...). Lucharon los marinos del Perú contra el número abrumador y contra modernísimos elementos y tripulaciones adiestradas en el tiro de cañón desde Noviembre de 1878.

¿De qué valieron, ni la habilidad de los oficiales ni su valor? Las guerras no se ganan con sólo poseer estas cualidades si no las acompañan preparación, elementos materiales y número.”

En efecto, según anota Hermann Buse de la Guerra, el **Huáscar** sucumbió en un combate en el que luchó con unos buques que lo aventajaban en una proporción de siete a uno.

5.3 Las etapas finales de la guerra en el mar

Luego del combate de Angamos el gobierno peruano siguió impulsando gestiones dirigidas a la compra de unidades navales. Específicamente se quiso adquirir en Turquía un acorazado de características muy similares a los chilenos **Cochrane** y **Blanco Encalada**, pero nuevamente la hábil diplomacia chilena logró frustrar esa operación. Sin embargo, un mes después de la pérdida del **Huáscar** pudieron llegar al Callao dos de tres lanchas torpederas anteriormente adquiridas. Se trataba, en realidad, de embarcaciones bastante pequeñas; la tercera fue capturada por los chilenos en las costas ecuatorianas. Paralelamente, a principios de noviembre los buques peruanos lograron realizar exitosas expediciones de transporte desde el Callao, con objeto de trasladar armas y tropas a Arica. Sin embargo, el 18 de ese mes fue capturada por los chilenos la cañonera **Pilcomayo**.

Posteriormente, entre diciembre y enero, se precipitaron los acontecimientos en el panorama político peruano. El viaje del Presidente Prado a Europa fue seguido casi de inmediato por la revolución encabezada por Nicolás de Piérola, cuya llegada al poder supuso también la introducción de algunos cambios en los más altos puestos de la Armada. Así, fue nombrado Comandante General de la Marina el veterano capitán de navío Manuel Villar. Luego, el propio Villar fue nombrado Ministro del ramo, y en la Comandancia General lo sucedió el capitán de navío Luis Germán Astete, tan identificado desde tiempo atrás con el pierolismo. Paralelamente, la escuadra chilena se había fortalecido aun más, con la llegada a sus costas de un nuevo buque adquirido en Europa, al igual que con la incorporación del **Huáscar** y de la **Pilcomayo**, debidamente reparados.

Así, pues, el año de 1880 se inició con una escuadra chilena más poderosa, que preparaba las acciones contra el puerto de Arica. En efecto, a fines de febrero iniciaron el bloqueo y el ataque a ese puerto, que tenía algunas fortificaciones, y que contaba además con una batería flotante, que era el monitor **Manco Cápac**. Este buque realizó muy meritorias acciones pretendiendo romper el bloqueo, en el que participaba el ya chileno **Huáscar**, cuyo comandante perdió la vida en uno de los ataques del buque peruano. A mediados de marzo se produjo otra audaz acción naval peruana: en ese caso fue la corbeta **Unión** la protagonista, ya que logró romper el bloqueo chileno. En efecto, el 17 de ese mes, sin que la flota bloqueadora -compuesta por el **Huáscar**, el **Loa** y el **Matías Cousiño**- lo advirtiera, la corbeta peruana logró fondear en el puerto de Arica, y descargar lo que transportaba. Al descubrir su presencia, los buques chilenos la averiaron seriamente; ante el peligro de la destrucción total, el comandante de la **Unión**, Manuel A. Villavicencio, se arriesgó a salir a alta mar afrontando esos ataques, lo cual valerosamente pudo lograr. Fue una

acción muy meritoria, sobre todo teniendo en cuenta que el cañoneo de los buques bloqueadores contra la corbeta peruana duró unas siete horas. Los propios historiadores chilenos han destacado el valor de Villavicencio y de su buque al ejecutar esa acción, y un observador de ese país escribió lo siguiente:

“Como era natural, la atrevida maniobra del buque peruano causó en los primeros momentos, cierta confusión en la división naval chilena. Esta expedición constituye indudablemente una de las hazañas más gloriosas de la escuadra peruana durante esta guerra”.

Durante marzo y abril se realizaron ya las últimas incursiones peruanas al sur, y puede decirse que ya a principios del mes de junio había terminado el poder naval peruano en esas aguas meridionales, coincidiendo con la batalla de Arica. Terminada ésta con la derrota peruana, el monitor **Manco Cápac**, que permanecía en ese puerto, fue echado a pique, con el fin de que no cayera en manos enemigas, y sus tripulantes fueron apresados por las fuerzas chilenas. Estas trataron de capturar la torpedera peruana **Alianza**, la cual logró escapar hacia el norte; sin embargo, en vista de la persecución de que fue objeto, fue igualmente hundida por sus tripulantes.

Terminada esa etapa de la guerra naval, el siguiente objetivo de las fuerzas chilenas fue el Callao. Las defensas de nuestro primer puerto eran prácticamente las mismas que habían actuado durante el combate del 2 de mayo de 1866 contra el ataque español. Es decir, se trataba de un sistema defensivo bastante atrasado desde el punto de vista técnico. Anteriormente varios jefes navales, incluido el propio Grau, habían manifestado públicamente la urgente necesidad de modernizar las defensas del Callao, lo cual nunca se llevó a cabo. De

ese modo, la desventaja peruana en la defensa de nuestro primer puerto fue grande, ya que las fuerzas chilenas lo bloquearon y asediaron utilizando elementos bélicos modernos y muy eficaces. Aparte de las defensas de tierra, el Callao contaba con una "defensa móvil", constituida por el monitor **Atahualpa**, la corbeta **Unión** y buques de transporte.

Ya el 9 de abril de 1880 llegó la escuadra chilena al Callao, intentando realizar un ataque nocturno, que no tuvo mayor éxito, contra los mencionados buques peruanos. Fue el día 23 cuando se produjo el primer bombardeo del Callao seguido de un combate nocturno. Durante el bombardeo se comprobó la gran habilidad de los artilleros chilenos, ya que dispararon en general de modo muy certero. Causaron daños diversos en las embarcaciones peruanas, e inclusive en el propio casco urbano del Callao se produjeron graves destrozos. Esto último constituyó un hecho que distinguió los ataques navales chilenos de los efectuados contra las fuerzas del país del sur por los buques peruanos: éstos procuraron -y fue una de las grandes virtudes de Grau- actuar contra los buques o las defensas terrestres enemigas, pero nunca contra la población civil indefensa. Diversos autores, en ese sentido, han referido que durante la guerra del Pacífico se habrían dado dos estilos distintos de combatir, que se diferenciaron precisamente en ese aspecto. Vegas, aludiendo a ese bloqueo del Callao, en palabras muy duras se refiere a la aludida diferencia de estilo de las fuerzas en conflicto:

"Los elementos traídos por el enemigo, novísimos y terriblemente mortíferos; la crueldad exenta de valor con que se ensañaron, fuera del alcance de nuestros cañones, contra la población civil; el espíritu de sacrificio de ésta; el heroísmo y habilidad desplegados por nuestros marinos, son cosas

que hacen de este bloqueo el más memorable en los anales del Callao”.

En mayo el asedio chileno protagonizó dos episodios dignos de ser mencionados: el primero fue el bombardeo del día 10, que no causó mayores daños a los buques peruanos, sino sobre todo a quienes estaban en tierra, ya que allí murieron más de veinte personas; la segunda acción importante de ese mes fue el enfrentamiento nocturno del día 24, entre una lancha peruana y dos chilenas, en el que se puso de manifiesto el heroísmo del teniente segundo José Gálvez, hijo del héroe del 2 de mayo: viéndose ya derrotado en su embarcación, no vaciló en encender un torpedo de 100 libras, y en mantenerlo con sus propias manos esperando el momento en que una de las lanchas chilenas abordara la suya. De ese modo, arrojó el torpedo sobre la embarcación enemiga, quedando ambas destrozadas, y Gálvez sordo, ciego y con gravísimas quemaduras, aunque a la larga salvó la vida. El valor de Gálvez fue elogiado incluso por historiadores chilenos, como fue el caso de Vicuña Mackenna:

“Comenzó a hundirse en el acto el pequeño buque peruano; pero alzándose sobre su borda con esfuerzo verdaderamente digno de alma de héroe, el joven capitán peruano (...) encendió un torpedo y lo arrojaron sobre la lancha asaltante, disparando al propio tiempo Gálvez (...) para apresurar su estallido”.

En los meses siguientes hubo algunas acciones notables de las fuerzas peruanas, mientras se mantenía el bloqueo chileno del Callao. Fueron acciones muy audaces, y en las cuales el protagonismo lo tuvieron fundamentalmente los torpedos: así, el 3 de julio se logró en el Callao la voladura del crucero chileno **Loa**, mediante la explosión

de un torpedo que se había camuflado en una barca. Igualmente, el 3 de septiembre, por medio de una operación parecida a la anteriormente mencionada, fue volada la cañonera **Covadonga** frente a Chancay, luego de haber estado bombardeando dicha localidad. Finalmente, en diciembre se produjeron en el Callao las últimas acciones de la guerra naval.

Para ponderar la importancia que tuvo la guerra en el mar, y el valor desplegado por nuestros marinos en ella, a pesar de la notoria inferioridad material, es ilustrativo citar un párrafo -recogido por Vegas- del libro **Importancia del dominio marítimo en las campañas terrestres desde Waterloo**, escrito por C. E. Callwell, teniente general de artillería británico:

“Durante muchos meses la guerra estuvo limitada a algunas operaciones en el Pacífico. Los peruanos tuvieron que ceder, al fin, al enemigo la posición de su indisputable supremacía naval. Muchos meses estuvieron los pocos barcos que poseían manteniendo noblemente el honor de la bandera. La narración de estas hostilidades es de tal naturaleza que los descendientes de los incas pueden estar justamente orgullosos de ella. La causa de los aliados quedó perdida, no bien sucumbió la débil cuanto bien manejada escuadra peruana a la superioridad abrumadora del enemigo”.

Así, después de las batallas de San Juan y Miraflores, desarrolladas a mediados de enero de 1881, los últimos buques peruanos fueron hundidos por sus propios tripulantes. El propio Vegas dedica emocionados párrafos a ese epílogo de la guerra en el mar:

“Debió ser un espectáculo de hondísima amargura contemplar los postreros fulgores del incendio de esos heroicos restos de una valerosísima Escuadra.

Los gallardos “Unión”, “Chalaco” y “Oroya”, que tantas veces afrontaron los peligros metidos entre las líneas de comunicaciones de la poderosa flota enemiga y soportaron gallardamente el fuego de sus grandes cañones; los otros transportes no menos atrevidos y nuestras lanchas, nuestras débiles lanchitas, que habían desafiado al enemigo numeroso y potente por espacio de trescientos días y noches consecutivas y en combates memorables habían visto voltear proas hacia afuera a las torpederas chilenas, todos yacían ahora en el fondo del mar”.

Independientemente de las emociones que puedan haber causado los diversos episodios de la guerra naval, es evidente que los jefes y oficiales peruanos demostraron, en la mayor parte de las ocasiones, gran valor y pericia. Esto es especialmente significativo, dado que las condiciones materiales en las que les tocó combatir fueron sumamente desfavorables. Es evidente, también, que actos de valentía y de heroísmo hubo en ambos bandos; sin embargo, es innegable que las fuerzas navales peruanas unieron a la habilidad y al arrojo notables manifestaciones de espíritu generoso y humanitario, que podemos ver encarnado en el estilo que imprimió Grau a su campaña naval: recordando sólo dos ejemplos de ello, es destacable el hecho de que no bombardeara puertos desguarnecidos donde pudiera haber víctimas civiles indefensas; igualmente, fue muy loable su acción de salvar a varias decenas de náufragos chilenos luego del combate de Iquique.

Sin embargo, el final de la guerra naval no significó que concluyera la participación de los integrantes de la Armada en la contienda, ya que muchos de ellos tomaron parte en las acciones bélicas desarrolladas en tierra. Así, ya en la batalla de Arica, el 7 de junio de 1880, lucharon quienes habían sido tripulantes de la desaparecida fragata **Independencia**, junto con el propio Juan Guillermo More, quien - como ya lo hemos señalado- murió en esa oportunidad. Igualmente, importantes jefes y oficiales de la Armada combatieron en las batallas de San Juan y Miraflores; entre los más ilustres estuvieron Lizardo Montero, Aurelio García y García y Domingo Valle Riestra. Especialmente relevante en la batalla de Miraflores fue la actuación del batallón "Guarnición de Marina", al mando del capitán de navío Juan Fanning, e integrado por miembros de la Armada. Seiscientos hombres componían el batallón, y tuvieron un valeroso desempeño arremetiendo con gran fuerza contra las filas enemigas, y causando en ellas gran desconcierto. Murió la mayor parte de los integrantes del batallón, al igual que el veterano Fanning, quien fue el alma de esa fuerza de ataque.

6.- LA RECONSTRUCCIÓN NACIONAL (1884 - 1919)

Tras la suscripción del tratado de Ancón, la Marina de Guerra, al igual que el país entero, estaba destruida. Como consecuencia de esa situación, se tuvo que crear la Junta Calificadora de Marina, que tuvo como labor fundamental la calificación del Cuerpo General de la Armada. En realidad, lo que se buscaba era recoger toda la información necesaria para reconstruir los registros de quienes hasta entonces habían integrado la Marina, en los diversos grados del escalafón. El daño sufrido por la guerra, y por la ocupación chilena de buena parte del territorio nacional, había ocasionado que se perdieran muchos documentos oficiales, y que se generara un gran desorden administra-

tivo. Posteriormente, en 1887 fue creada la Junta Superior de Marina, la cual estuvo básicamente integrada por oficiales superiores y por los comandantes de los buques que entonces tenía la Armada. Dicha Junta estuvo presidida por el contralmirante Antonio de la Haza, quien ocupaba el primer lugar en el Escalafón General de Marina elaborado por el organismo calificador antes mencionado. La tarea de la Junta Superior, que también fue prevista como un organismo de carácter consultivo, era la de informar a las autoridades gubernativas de todos los aspectos técnicos que tenían relación con la Armada. La Junta Superior no tuvo una larga existencia: en 1902 dejó de existir, y fue sustituida por el Consejo Superior de Marina, creado en ese mismo año, nombrándose como su primer presidente al contralmirante Melitón Carvajal. Se dispuso que esa entidad estuviese integrada por oficiales generales y superiores de la Armada, y tendría como función principal la de asesorar a las autoridades sobre todas las materias relacionadas con la Marina de Guerra.

Por otro lado, en los años que siguieron al final de la guerra con Chile -tal como lo hemos referido en el capítulo anterior- se empezaron a efectuar las primeras adquisiciones de unidades navales, con las cuales -si bien su poderío bélico era muy pequeño- se buscó iniciar la recuperación de la Armada. Sin embargo, hasta los años iniciales del siglo XX la situación fue muy precaria: así, nuestra débil fuerza naval no contaba prácticamente con bases ni servicios en tierra; cada buque solía realizar sus actividades en forma autónoma, y los comandantes dependían únicamente de las autoridades del gobierno. Además, fue para ellos siempre un grave problema la obtención de los recursos necesarios para mantener en funcionamiento sus unidades. Como bien señala Palacios Rodríguez, esos pequeños buques, siendo, en realidad, más de transporte que de guerra, prestaron, sin embargo, notables servicios al país durante esos años críticos.

En medio de ese grave panorama, debe destacarse el hecho de que en 1886 se promulgara el Código de la Marina Militar, con el cual se pretendió sustituir las ya muy antiguas disposiciones de las Ordenanzas navales provenientes de la época virreinal. De acuerdo con lo que afirmó el Ministro de Guerra y Marina en su **Memoria** de 1885, lo que se buscaba era que la Armada contase con una legislación “propia y adecuada al adelanto de la Marina”, y que además estuviese en consonancia con lo que eran las leyes y las instituciones de la república. Fue un propósito loable, pero que en la práctica no coincidió con el despliegue de un esfuerzo dirigido a dotar a la Marina de la organización y de los adelantos que requería. En años posteriores se promulgaron otros códigos que reunían diversas disposiciones de legislación naval: así, en 1900 se aprobó la promulgación del “Código de Marina Mercante y Reglamento de Capitanías”; un año después, en 1901, se promulgó el Código de Justicia Naval, aunque incluso después de esa fecha lo habitual siguió siendo que quienes incurrieran en infracciones navales fuesen juzgados por jueces del Ejército, con lo cual en ese ámbito se siguió dando una subordinación de la Marina frente al Ejército.

En cuanto a la situación general del país, la tarea que enfrentaron los sucesivos gobernantes, una vez concluida la guerra del Pacífico, constituyó un inmenso desafío: se trataba de superar el estado de ruina en el que había caído el Perú, y hacerlo resurgir. Fue ésta, pues, la época de la “Reconstrucción Nacional”.

Luego del final de la contienda, el panorama era desolador, ya que la crisis general del país tenía diversas vertientes. Una de las más agudas era la económica: considerando que era la mejor manera de empezar a solucionarla, el gobierno del mariscal Cáceres suscribió en 1887 el famoso contrato Grace. Ese nombre no era desconocido en el

Perú, ya que dicha familia irlandesa había llegado a nuestro país varias décadas antes: a mediados del siglo XIX. En efecto, fue entonces cuando llegó el joven William Russel Grace quien, a partir de negocios hechos en el Perú, pudo lograr una fortuna de nivel internacional. Su punto de partida fue un negocio de provisión de artículos navales, que adquirió gran importancia debido a que logró convertirse en el principal proveedor de los innumerables buques que llegaban a las costas peruanas con objeto de transportar al exterior el tan codiciado guano. Habiendo conseguido un gran patrimonio, a mediados de la década de 1860 dicho personaje se estableció en los Estados Unidos, desde donde pudo crear una importantísima compañía de comercio y tráfico marítimo. Entretanto, su hermano menor, Miguel Grace, permaneció en el Perú al cuidado de los intereses familiares, fundando la "Casa W. R. Grace y Cía." Fue, pues, un empresario de gran importancia, al punto de habersele nombrado portavoz del "Comité Inglés de Tenedores de Bonos de la Deuda Externa del Perú". Precisamente, la deuda externa constituía uno de los más graves problemas que afrontaba el país, y el propio Grace presentó al gobierno de Cáceres, en 1886, un proyecto que ofrecía exonerar al Estado de todo compromiso relacionado con la deuda externa. Fue el planteamiento inicial de lo que luego sería el denominado contrato Grace, que fue visto por el gobierno peruano como un buen punto de partida para sustentar sobre base firme la tarea de la reconstrucción nacional. La deuda externa ascendía a más de 50 millones de libras esterlinas, y el planteamiento de Grace para liberar al gobierno de tal obligación -de acuerdo con la explicación ofrecida por Basadre- incluía, entre otras, las siguientes concesiones del Estado en favor de los tenedores de bonos por él representados: la entrega de los ferrocarriles del Estado para su explotación, con el compromiso de conservarlos adecuadamente y de estudiar la construcción de más líneas férreas; el privilegio de explotar las minas de mercurio de Huancave-

lica, con la obligación de Grace de construir la línea férrea Huancavelica-Ica; la explotación del petróleo de Piura que fuera de libre disposición; la exoneración de los derechos de exportación para el carbón que el mencionado comité explotara en las zonas de Chimbote, Huaraz y Recuay; el derecho de encargarse de la exportación del guano existente, y del que se pudiera descubrir; igualmente, se contemplaba el derecho de establecer líneas de navegación a vapor que pudieran beneficiarse de las franquicias propias de los buques con bandera peruana; el derecho de crear ocho diferentes colonias en Loreto, Amazonas, Huánuco, Junín y Cuzco, con una concesión territorial de 450,000 hectáreas en cada caso; el derecho de conservar la explotación de los ferrocarriles, y de los yacimientos mineros anteriormente mencionados, por un periodo de 75 años.

Evidentemente, las concesiones solicitadas eran inmensas. Sin embargo, tanto el gobierno como buena parte de la opinión pública vieron con buenos ojos la posibilidad -brindada por esa propuesta- de solucionar de manera rápida, eficaz y sin humillaciones el grave problema de la deuda externa, que imposibilitaba cualquier intento de reconstrucción económica del país. La versión final del contrato contempló menos concesiones que las primeramente planteadas. Palacios Rodríguez lo resume del siguiente modo:

1o.- El Gobierno del Perú quedaba relevado de responsabilidad por los empréstitos de 1869, 1870 y 1872.

2o.- El Gobierno cedía a los tenedores de bonos todos los ferrocarriles del Estado por 66 años.

3o.- Los tenedores de bonos construirían y terminarían ciertas líneas inconclusas y repararían y pondrían en buen estado los ferrocarriles que recibieran.

4o.- El Gobierno cedía a los tenedores de bonos el guano

existente en el territorio nacional hasta la cantidad de tres millones de toneladas inglesas.

5o.- El Gobierno entregaría al comité 38 anualidades de 80,000 libras esterlinas cada una.

6o.- Los tenedores de bonos tendrían la facultad de hipotecar los ferrocarriles y el guano en garantía de uno o varios empréstitos que no pasasen en su totalidad de seis millones de libras esterlinas (valor nominal), con el exclusivo objeto de atender las obligaciones y gastos originados por el primer contrato.

7o.- Vencidos los 66 años, los ferrocarriles y demás materiales serían devueltos al Gobierno libres de todo gravamen y en buen estado de uso”.

Es dable pensar que el arreglo del problema de la deuda externa pudo haberse realizado en mejores condiciones para el país; sin embargo, el clima de opinión antes descrito, que buscaba una solución inmediata, favoreció la aceptación de las mencionadas condiciones.

En el largo proceso de la reconstrucción, una figura clave fue la de Nicolás de Piérola. Elegido para la primera magistratura del país luego de la revolución que encabezó en 1895 contra Cáceres, el objetivo de Piérola fue el de lograr el “Estado en forma”, entendido como una organización política caracterizada por la estabilidad de las instituciones. En ese sentido, el gobierno de Piérola significó claramente el principio de un periodo muy importante de la historia política peruana -que estaría centrado fundamentalmente en el predominio del Partido Civil, en el marco de lo que Basadre denominó “república aristocrática”- y que duraría hasta 1919, cuando Augusto B. Leguía inició su segundo gobierno. Así, los cuatro años del gobierno de Piérola significaron muchos avances en los diversos ámbitos de la vida

del país: entre otros logros, se restableció el patrón oro, con lo cual mejoraron las finanzas públicas; se reorganizó la administración pública, buscando una mayor eficacia en el cumplimiento de sus funciones; se fomentó el crecimiento de las actividades mineras, agrícolas y comerciales; se prestó especial atención al ámbito de la educación; se hizo una fundamental reforma electoral.

Por contraste, ese progreso que empezaba a darse en la vida del país no se reflejó en el ámbito de la Marina de Guerra. En efecto, analizando el discurrir de la Armada en esos años, comprobamos cómo se repitieron errores de tiempos anteriores: por ejemplo, el gobierno prestó mucho más atención al Ejército, procurando lograr su mayor desarrollo; no se dio una renovación de la escuadra, conservándose buques obsoletos; junto con ello, los jefes y oficiales de la Armada que permanecían en servicio estaban dedicados fundamentalmente a labores de carácter administrativo. A pesar de esa situación de crisis, la Marina, de acuerdo con sus posibilidades, colaboró de diverso modo -y no sólo en el ámbito naval- en la tarea de la reconstrucción nacional. Así, por ejemplo, en los años de la postguerra brindó un decisivo apoyo a la labor de restablecimiento de las líneas telegráficas, las cuales habían quedado en buena parte destruidas como consecuencia del conflicto bélico con Chile. Melitón Carvajal, quien fue Director General de Telégrafos, fundó una escuela de telegrafistas, con el fin de preparar adecuadamente a quienes fueran a encargarse de tales tareas.

Al margen de lo ocurrido en relación con la Marina, es ilustrativo recoger unas muy expresivas frases de Basadre, refiriéndose a los avances suscitados a partir de la administración de Piérola:

“Del alzamiento de 1895 tendió a surgir, en primer lugar, la armonía entre el país legal y el país real. Vino en seguida la

formación o los comienzos de la formación de un Estado con mayores rendimientos de eficiencia y de limpieza, de un Estado más jurídico y administrativo y menos parasitario o extorsionista, a cuyo amparo se desarrolló la riqueza nacional e individual. Es decir, el Perú comenzó a ser un país, aunque fuese de modo imperfecto, "en forma". Si el egoísmo de las oligarquías y la ceguera de los políticos hizo, años más tarde, escolar el experimento, ello no enerva su augural significación histórica".

En realidad, fue durante el periodo de la república aristocrática cuando se llevó a cabo la reconstrucción del país, tras superarse los primeros años que siguieron al tratado de Ancón, y que estuvieron dominados por disputas políticas diversas. Luego de esos años iniciales, la dirección del país estuvo en manos de una clase política que desarrolló un serio esfuerzo por lograr una mejor organización y desarrollo del país. Pero muchos fueron sus críticos, tal como lo anota Franklin Pease:

"Los críticos de la "República aristocrática" hicieron notar el carácter "señorial" predominante, su identificación con los grandes propietarios de tierras, la indiferencia ante la población andina. No pudieron achacarle un esquema autoritario de gobierno, y prefirieron darle el tono de un gobierno clasista (de clase alta) y el término "civilista" pasó a ser un epíteto insultante. La oposición política se comenzó a plasmar en términos de achacar al civilismo todos los males del país, desde la crisis de la guerra con Chile hasta lo que entonces no se denominaba aun subdesarrollo".

Sin embargo, analizadas en conjunto las décadas de la república aristocrática, puede comprobarse que en esa etapa el Perú vivió una época de crecimiento y progreso, tanto en lo económico y en lo relativo a la organización del Estado, como en otros ámbitos: la educación, por ejemplo, alcanzó altos niveles; igualmente, y muy en relación con ello, se vio la aparición de numerosos intelectuales cuyos nombres forman ahora parte del grupo más notable de pensadores que haya tenido el Perú. En cuanto al desarrollo económico, ya desde los momentos iniciales del gobierno de Piérola, en 1895, se empezó a percibir una lenta pero efectiva recuperación de la producción hasta niveles similares a los existentes en los tiempos anteriores a la guerra con Chile. Junto con ello -tal como afirma Ernesto Yepes del Castillo- un desarrollo mercantil claramente capitalista diseñaría el marco social y económico de ahí en adelante. Al igual que lo ocurrido antes de la contienda de 1879, los mayores avances se dieron en los sectores de producción dirigidos hacia la exportación. Así, en las dos primeras décadas del siglo XX se dio un notorio protagonismo de la producción agropecuaria: más de la mitad del valor de las exportaciones provenía de la producción de azúcar, algodón, caucho y lanas. Fue tan sólo en la década de 1920 cuando la minería adquirió un mayor desarrollo, alcanzando con ello, a su vez, una mayor presencia en el conjunto de las exportaciones.

Volviendo a los asuntos específicamente relacionados con la Armada, comprobamos que la situación de ésta siguió siendo muy precaria incluso en los primeros años del presente siglo. A este respecto el contralmirante Manuel A. Villavicencio, quien por entonces fue Ministro de Guerra y Marina, expresó dramáticas palabras en la **Memoria** presentada al Congreso en 1903:

“Muy penoso me es manifestaros que la Nación carece del elemento más importante para la defensa de su extenso

litoral, de ese factor positivo de la estrategia militar, de marina de guerra. Después de los desastres de la guerra del Pacífico, no quedaron ni vestigios de nuestra gloriosa escuadra. Veintitrés años han transcurrido y, sensible es decirlo, no se ha atendido como la Nación pide, a tan premiosa necesidad. Así, pues, por dolorosa que sea, debo declarar ante la Representación Nacional, que nuestros puertos están a merced del primero que intente ultrajarlos o herirlos a mansalva”.

Fueron frases duras, pero ciertas. Poco después se iniciaría ya un palpable resurgimiento de la Armada: así, fue muy significativa -como se ha referido ya en el capítulo anterior- la llegada al Callao de los dos nuevos cruceros, **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi**, adquiridos durante la primera administración de José Pardo y Barreda. Tampoco pasaría mucho tiempo para que llegara el momento en el que la Armada tuviera que volver a actuar en el marco de un conflicto internacional: en efecto, en 1910, como consecuencia del enfrentamiento suscitado con el Ecuador, la Marina tuvo a su cargo el traslado de la mayoría de los 20,000 soldados que el gobierno envió a la frontera, y la escuadra, al mando de Manuel A. Villavicencio, se situó, dispuesta a entrar en acción, en Puerto Pizarro. Paralelamente, en la Amazonía se dispuso la organización de una flotilla de cañoneras que estuvo al mando del teniente primero Oscar Mavila, y que permaneció en el río Napo esperando órdenes. Igualmente, durante ese mismo año de 1910 se produjo en la Amazonía un incidente fronterizo con Colombia, suscitándose un encuentro bélico entre las fuerzas de ese país y una cañonera de la Armada peruana, la **América**.

Junto con esos acontecimientos, debe señalarse que, a medida que fue transcurriendo la primera década del presente siglo, se

produjeron alguna mejoras en la Armada, tanto en el ámbito de la organización como en lo referido a las condiciones en las que desempeñaban sus labores los integrantes de la Marina. Así, en el curso de ese decenio se organizó mejor el Servicio de Sanidad Naval; se perfeccionó la estructura administrativa de la Armada; se elevó el monto de los haberes del personal, y se mejoró su alimentación.

Años después, ya durante el segundo gobierno de Augusto B. Leguía, se dio un empuje mayor en la labor de recuperación de la Marina, en los diversos aspectos de su funcionamiento: así, por ejemplo, se efectuaron reparaciones de los principales buques de guerra; se reorganizaron los diversos servicios que prestaba la institución; y se creó el Ministerio de Marina. El inicio de esa segunda administración de Leguía -el denominado "oncenio"- significó el final de la "república aristocrática" y el principio de una nueva etapa en nuestra historia política. Leguía se separó del Partido Civil, y buscó organizar lo que se denominó la "Patria Nueva", época caracterizada por el afianzamiento de un caudillismo civil, por el aumento de la inversión estatal y, en general, por una mayor presencia y participación del Estado en la vida del país, al igual que por la importancia creciente que adquirieron las clases medias urbanas. Durante ese gobierno, la economía peruana, en líneas generales, experimentó un crecimiento, aunque la magnitud de las obras que se realizaron llevó a que se generara una fuerte deuda externa. En el ámbito de la política exterior, Leguía tuvo especial preocupación por solucionar de modo definitivo los problemas fronterizos del país, aunque los acuerdos por él alcanzados con países vecinos tuvieron no pocos críticos. En todo caso, junto con algunos logros evidentes, el oncenio vivió el quebrantamiento del orden constitucional, dirigido a perpetuar a Leguía en el poder.

En relación con la Marina, debe también destacarse la existencia, por esos años, de la “Sociedad Nacional en Pro de la Marina”, creada algún tiempo atrás absorbiendo a otras instituciones que habían surgido con el propósito de contribuir al desarrollo de la Armada, sobre todo con ocasión del entusiasmo suscitado por la llegada de los mencionados cruceros **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi** en la primera década del siglo. Dicha Sociedad se dedicaba fundamentalmente a propagar ese entusiasmo por la Armada, y a organizar suscripciones para recaudar fondos destinados a la compra de unidades navales.

Asimismo, en la década de 1920 empezó a adquirir notable desarrollo la Aviación Naval, la cual contó con una Escuela especializada, al igual que con modernos materiales de enseñanza y de combate. En definitiva, en el curso de esa década fue importante el progreso material de la Armada. A otros aspectos de ese progreso se refiere Vegas, quien precisamente en esos años concluyó su **Historia de la Marina de Guerra del Perú**:

“Se han implantado los servicios de telefonía sin hilos en los buques y dependencias; constrúyese un hospital para la Escuela Naval y un pabellón para marinos en el de Guadalupe del Callao; la Capitanía de este puerto; botes motores para las otras capitanías principales y remozamiento de los edificios de Salaverry y Pisco, al mismo tiempo que se ha dotado el dinero necesario para la construcción de otras dos y del Museo Naval”.

Junto con ello, debe destacarse la gran importancia que tuvo la Misión Naval de los Estados Unidos que por entonces desarrolló sus labores en el Perú. En capítulo anterior nos hemos referido a un aspecto determinado de esas labores; sin embargo, sus tareas fueron

muy diversas, y suscitaron grandes progresos en la Marina nacional: por ejemplo, de acuerdo con sus indicaciones se establecieron duras pruebas físicas e intelectuales para la selección del personal; se reformó buena parte de los reglamentos de la institución; se introdujo mayor eficacia en el funcionamiento administrativo de la Marina; pero lo fundamental estuvo en el espíritu de trabajo y en el entusiasmo en servicio de la Armada que lograron reforzar en los integrantes de ésta, y que sería muy importante para su desarrollo posterior.

7.- LA MARINA DE GUERRA Y LA AMAZONÍA

En las décadas iniciales de nuestra vida republicana, la Amazonía constituía un conjunto de territorios sólo muy vagamente conocidos por quienes regían los destinos del país. Refiriéndose precisamente a esos primeros tiempos, Basadre afirma que

“la conciencia del país en el espacio se limitaba entonces, ante muchos, a la región de la costa y a la cordillera de los Andes y sus estribaciones. El océano vegetal, la zona de los ríos amazónicos aparecía vaga y misteriosa, salvo el caso de heroicos misioneros y exploradores civiles o militares, abnegados funcionarios, dispersos colonos y videntes estadistas. Una historia de entradas no siempre mantenidas, de avances y retrocesos de la civilización frente a los salvajes hostiles o el clima, a veces también feroz, no coactaba los testimonios de extranjeros y nacionales anunciando un brillante porvenir para cuando la navegación a vapor pudiera extenderse a esta zona del territorio, universo primordial, mundo más que humano, botánico y de pájaros, insectos y reptiles”.

Desde sus primeros tiempos la Marina de Guerra estuvo vinculada con la Amazonía, al punto de haber señalado Fernando Romero que ninguna institución peruana está más capacitada que ella para hablar del pasado de la selva. En efecto, la relación de la Armada con esa región fue múltiple: por ejemplo, lo frecuente era que marinos peruanos acompañaran a cualquier expedición que se organizara con el fin de conocer mejor esos territorios, los cursos de sus ríos o las riquezas que encerraban; igualmente, a través de su presencia en la Amazonía la Armada fue muy eficaz en la defensa de la integridad del territorio peruano, mediante los patrullajes de los ríos y la vigilancia de los hitos fronterizos; además, diversos estudios hechos por integrantes de la Armada enriquecieron los conocimientos sobre las características de esa extensa zona de nuestro territorio; junto con ello, fue muy valiosa la acción cívica desarrollada por los marinos allí, brindando ayuda material a las poblaciones nativas, o efectuando labores educativas o de fomento del sentimiento nacional. En este sentido, son muy ilustrativas las palabras de José Valdizán Gamio, aplicables a diversos periodos de nuestra historia:

“No obstante el abandono en que se tenía a la Marina de Guerra hacia el lado del mar, ella no vegetaba en la selva; por el contrario hacía lo indecible por realizar su obra calladamente, con proyecciones nacionales de incontestable importancia de la patria”.

En definitiva, a numerosos integrantes de la Marina de Guerra se les debe muchos de los conocimientos que sobre la Amazonía se fueron adquiriendo a lo largo del siglo XIX e incluso a inicios del XX. Al igual que otros personajes muy vinculados con la selva, como José Benigno Samanez Ocampo, Carlos Fermín Fitzcarrald y el padre Gabriel Sala, los marinos no sólo brindaron valiosos conocimientos de

diverso tipo con respecto a esos extensos territorios, sino que además desarrollaron esfuerzos dirigidos al progreso de esas zonas, y al fomento de la presencia del Estado en ellas.

En fecha tan temprana como 1834, un oficial naval, el teniente segundo Ramón Azcárate, fue designado para tomar parte en una expedición científica, dirigida por marinos ingleses -los también tenientes William Smith y Frederick Lowe-, que se realizaría a lo largo de los ríos Ucayali y Pachitea. Todo indica que fue la primera exploración efectuada a través de esos ríos.

Años después, en 1846, se llevó a cabo una importante expedición que siguió un largo itinerario en la Amazonía, a cargo de una comisión científica enviada por el gobierno francés, y dirigida por el conde Francis de Castelnau. Con los miembros de dicha comisión viajaron dos oficiales de la Armada peruana: el capitán de fragata Francisco Carrasco y el alférez de fragata José Becerra. Luego de efectuarse la expedición, el primero de ellos presentó un útilísimo diario de la navegación realizada por el río Huilcamayo y parte del Ucayali, incluyendo datos geográficos y estadísticos. Igualmente, Carrasco elaboró un mapa del río Ucayali. La larga expedición navegó también por el río Urubamba, en el que naufragaron, tras lo cual padecieron graves penalidades.

En la década siguiente uno de los hechos más significativos fue el arribo a los ríos del Oriente de dos pequeños vapores adquiridos por el gobierno peruano -el **Tirado** y el **Huallaga**-, llegados desde los Estados Unidos, a través del Brasil, y comandados por los oficiales navales Manuel Villar y Juan Fanning. La compra de esos buques fue consecuencia de una acertada idea: la de relacionar sus itinerarios con los de las embarcaciones brasileñas que surcaban el Amazonas, con el fin de que esos nuevos vapores pudiesen cubrir el tráfico por los

tributarios de éste, especialmente el Ucayali y el Huallaga. Sin embargo, dichos vapores fracasaron, por más de un motivo: fueron adquiridos directamente por personas no aptas para realizar tales transacciones; fueron construidos sin que personal naval especializado realizara las necesarias inspecciones técnicas; y luego los propios oficiales que fueron designados para comandarlos manifestaron su disconformidad con las características de dichas embarcaciones.

En los inicios de la década de 1860 -es decir, en las postrimerías del segundo gobierno de Ramón Castilla- se estableció el Apostadero y Arsenal de Iquitos, junto con una factoría, un dique y cuatro buques a vapor que integrarían la flamante Marina fluvial. Eso supuso, también, la auténtica fundación del puerto y de la ciudad de Iquitos. Con todo ello se afianzó la presencia de la Armada en la Amazonía y, por ende, la influencia del propio Estado en zonas tan apartadas de la sede del gobierno nacional. Los cuatro buques mencionados iniciaron allí la navegación a vapor en 1864, la cual se desarrollaría de modo ininterrumpido durante varios años. Uno de ellos, el **Morona**, bajo el mando de Manuel Ferreyros, tuvo un valeroso desempeño -cuando llegaba de Inglaterra para incorporarse a la flota fluvial- en defensa del derecho de navegación por el río Amazonas, frente a los obstáculos puestos por Brasil.

En realidad, el Estado puso en manos de la Marina la responsabilidad de integrar de modo pleno a la vida nacional todos esos territorios, y de lograr para ellos un adecuado desarrollo. Así, Iquitos se convirtió en la sede del “Departamento Marítimo-Militar de Loreto”, al frente del cual estaría, como comandante general, un jefe de la Marina, quien a su vez debía estar acompañado de un grupo de jefes y oficiales navales con residencia fija en la zona.

El nombre del comandante Federico Alzamora no puede omitirse al hacer referencia a la fundación y primer desarrollo de la Marina fluvial, al igual que en todo lo relacionado con la fundación de Iquitos. Fue, desde la comandancia general del departamento, el gran propulsor del desarrollo de la Marina en la Amazonía. Durante su gestión, además, se realizaron diversas exploraciones, como la efectuada por el vapor **Putumayo** a través de los ríos Ucayali y Pachitea, en cuyo curso murieron dos oficiales navales en manos de indios cashibos. Igualmente, se exploró el río Yavarí. Por otro lado, en 1867 salió de Lima una expedición destinada a realizar exploraciones en la selva, bajo el mando del contralmirante Tucker, e integrada por marinos, entre los cuales estaba el posteriormente célebre Leoncio Prado. Dos años duraron esas exploraciones, las cuales brindaron muy útil información.

Otro importante hito en el proceso de conocimiento de la selva por parte de los marinos estuvo constituido por la travesía del vapor **Napo**, en 1869, al mando de Melitón Carvajal, por el río Marañón, durante la cual se logró atravesar el pongo de Manseriche.

El propio Antonio Raimondi, en su gran obra **El Perú**, se refiere de modo muy elogioso a la trascendencia de las expediciones que en la década de 1860 fueron llevadas a cabo por marinos en la Amazonía:

“Estas atrevidas y penosas exploraciones nos habían dado a conocer que todos aquellos ríos, con vapores adecuados, eran navegables; y nos habían suministrado una infinidad de útiles datos geográficos sobre regiones casi completamente desconocidas”.

En los inicios de la década de 1870 se siguieron realizando expediciones integradas por marinos, aunque en esas oportunidades los viajes estaban muy relacionados con las labores de comisiones de

límites con los países fronterizos. Sin embargo, hubo ya dificultades en esos viajes, derivadas del hecho de que por esos años ya no se atendían adecuadamente las necesidades del apostadero de Iquitos y del departamento de Loreto en su conjunto: no se remitían los recursos necesarios para cubrir las necesidades de los vapores de la Marina fluvial, y muchos operarios de la factoría naval de Iquitos tuvieron que ser despedidos por los mismos problemas económicos. La situación se tornó sumamente precaria en la segunda mitad de esa década, al punto de que Fernando Romero señala que fue precisamente en esos años cuando “falleció” la fuerza fluvial de Loreto, en el marco de la crisis que el país vivía cuando estaba a punto de iniciarse la guerra con Chile.

Terminada esa contienda, no fueron pocos los que pensaron que, en buena medida, el futuro del Perú podría depender de la exploración de la selva y del aprovechamiento de las riquezas que encerraba. A esa idea respondió la creación, en 1886, de la Junta Informadora sobre la Región Fluvial de Loreto, con el fin de que recopilara todo tipo de información sobre esa región, la cual se utilizaría para diseñar una política de fomento del desarrollo y del progreso de la zona. Esa Junta Informadora estuvo integrada fundamentalmente por marinos, ya que eran ellos quienes tenían mayor experiencia en el conocimiento de la selva: la presidencia recayó precisamente en el capitán de navío Federico Alzamora, y uno de los vocales fue Melitón Carvajal. Como resultado de sus trabajos, la Junta elaboró un dictamen, en el mismo año de 1886, que constituyó una muy útil reunión de datos, y además señaló como conclusiones una serie de puntos medulares que debían tomarse en cuenta: así, por ejemplo, afirmaron la necesidad de que se verificaran las fronteras del Perú con los países vecinos, y de que se vigilaran y recorrieran periódicamente; señalaron que de algún modo debía solucionarse la casi absoluta falta de vías de comunicación entre Iquitos y la capital de la república; ponderaron la gran riqueza que la

Amazonía encerraba desde el punto de vista animal y vegetal; denunciaron la ausencia de una organización administrativa en el Departamento Fluvial de Loreto, lo cual era especialmente grave en lo relativo al resguardo y a la policía fluvial.

Dos años después, en 1888, y como consecuencia del dictamen emitido por la Junta Informadora, se creó una Comisión Especial de Exploración de Loreto, presidida por el coronel Samuel Palacios y Mendiburu, y de la que formó parte el capitán de fragata Enrique Espinar. En 1889 los integrantes de la Comisión emprendieron viaje hacia Iquitos, desde donde realizaron, entre otras labores, expediciones por diversos ríos; crearon la Cámara de Comercio de Iquitos; impulsaron la organización de la Beneficencia de la misma ciudad, y la construcción de un hospital; ordenaron la administración fiscal en la zona, sobre todo en lo referido al resguardo en la frontera.

Paralelamente, fue preocupación del gobierno el mantener en la selva una pequeña flotilla de lanchas a vapor, que pudiesen cumplir tres objetivos fundamentales: garantizar la soberanía territorial del Perú; realizar el servicio de correos y las actividades propias de la policía fluvial; y elaborar cartas y mapas describiendo el curso de los principales ríos del Oriente. Así, en el propio año de 1888 se contrató, para lograr ese objetivo, la construcción de dos lanchas a vapor, que constituirían la denominada Flotilla Fluvial de Loreto. Hasta los años iniciales del siglo XX fueron muy pocas, y pequeñas, las unidades navales peruanas que tuvieron la misión de circular por los ríos de la selva, cumpliendo las funciones anteriormente mencionadas. Así, por ejemplo, en 1900 el entonces Ministro Melitón Carvajal afirmaba que las pocas unidades de guerra que desarrollaban el servicio de policía en los ríos de la Amazonía no reunían las condiciones que esa tarea exigía.

Este último punto fue explicado en 1902 de modo muy ilustrativo por un gran conocedor de la Amazonía, el entonces alférez de fragata Oscar Mavila Ruiz, en los siguientes términos:

“El Gobierno tiene para su servicio cinco lanchas: Cahuapanas, Amazonas, Pizarro, Iquitos y la Urubamba. Todas ellas son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal a quien estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, a tal extremo, que lejos de hacer respetar al Gobierno, son objeto de burla y desprecio. Cualquiera que sea la organización que se quisiera dar, basada en esas lanchas, resultará estéril. Y para dar una idea de su disposición, basta decir que el comandante vive en promiscuidad con los marineros, por lo reducido del espacio, resultando de allí comprometido el respeto y disciplina militar que debe existir en las fuerzas regulares”.

Finalmente, lo que dicho oficial recomendaba era la adquisición de nuevas unidades navales que fueran realmente idóneas. Sin embargo, y a pesar de todas las notas negativas, esas lanchas cumplieron con ciertas funciones de importancia durante todos esos años: sirvieron para trasladar a pasajeros o a integrantes de expediciones científicas o de misiones oficiales enviadas por el gobierno; realizaron el servicio de correos; trasladaron víveres, al igual que a tropas entre los diversos puntos poblados.

En los primeros años del siglo XX una figura clave en la investigación en torno a la Amazonía fue el coronel Pedro Portillo, el cual recibió importante colaboración de miembros de la Armada.

Entre 1901 y 1904 fue prefecto de Loreto, desarrollando desde Iquitos un plan de exploración de los ríos amazónicos; algunos viajes los hizo personalmente, y en otros casos los encomendó a los marinos que dependían de esa prefectura. Así, se pudieron elaborar diversas cartas sobre el curso de esos ríos, lo que posteriormente hizo posible la publicación del **Atlas de Loreto**. En cuanto a los marinos que colaboraron en esos afanes de Portillo, debe destacarse la labor del ya citado Oscar Mavila, de Pedro Buenaño, de Germán Stiglich y de Enrique Espinar, entre otros. La labor de Portillo, además, puso especial interés en custodiar la soberanía del Perú en esos territorios orientales. Basadre no ahorra elogios al referirse a las diversas tareas dirigidas por Portillo en la selva: "con Portillo en Loreto el cerebro y la mano del Perú parecieron llegar a distantes e inhóspitos lugares de la selva: un cerebro lúcido y una mano suave y fuerte que implicaban el acierto y la eficacia".

Paralelamente, en 1901 el gobierno creó la Junta de Vías Fluviales, cuyas atribuciones -de acuerdo con lo señalado por Palacios Rodríguez- fueron, entre otras, las siguientes: proponer a las autoridades el envío de expediciones al Oriente; sugerir los medios necesarios para proteger las diversas actividades económicas que allí se realizaban; plantear todas las ideas necesarias para organizar adecuadamente en lo administrativo el dominio de esos territorios; velar por el cumplimiento de todas las disposiciones emanadas del gobierno a solicitud de la Junta. Esta, sin embargo, tuvo una corta existencia, ya que sólo funcionó entre 1901 y 1904. Pero a pesar de ello dio un fuerte impulso a las exploraciones en la Amazonía, muchas de las cuales fueron llevadas a cabo por integrantes de la Marina. Fue muy notable, por ejemplo, la expedición que la Junta encomendó al ya citado Germán Stiglich, y que se desarrolló en la zona de los ríos Pachitea, Alto Ucayali, Mishagua e istmo de Fitzcarrald. Poco antes, y también

a iniciativa de la Junta, otro ilustre oficial de Marina, Oscar Mavila, realizó una meritoria exploración por los ríos Tambo, Ene y Apurímac. Fue también iniciativa de la Junta de Vías Fluviales la creación, en 1902, de la Sociedad Geográfica de Loreto, como institución dedicada a los estudios geográficos referidos a la Amazonía. La Sociedad patrocinó la realización de varias investigaciones dirigidas a divulgar las riquezas encerradas por el Oriente peruano. En esa entidad fue importante la participación de oficiales de Marina, ya que su primer Presidente Efectivo fue el capitán de navío Enrique Espinar -el primer Presidente Honorario fue el coronel Pedro Portillo- y un miembro de la Junta Directiva fue el también capitán de navío Eduardo Raygada.

En definitiva, ha sido muy notable el aporte de los marinos en la labor de exploración y de investigación con respecto a la Amazonía. En este sentido, son muy ilustrativas unas frases de Vegas, en las que exalta el mérito de esos marinos:

“Cuando se recopilen todas las relaciones escritas por nuestros marinos, en las que se estudian la dirección y régimen de los ríos, los puntos principales estratégicos para la guerra y el comercio, los dialectos de las diversas tribus que habitan en esos dilatados territorios y las cartas de los ríos por ellos levantadas, así como los trabajos de las comisiones de límites constituidas todas por oficiales de Marina, y se publiquen, como es deber ineludible de la Nación, crecerá la fama que tan justamente ha ganado en estas y otras empresas la Marina del Perú (...)”.

Por otro lado, cuando fue necesario la Marina actuó en defensa del patrimonio territorial peruano en la Amazonía: así ocurrió, por ejemplo, en la región del río Napo, donde se produjeron los encuentros

bélicos de Angoteros y Torres Causano, en los primeros años de este siglo, entre fuerzas peruanas y ecuatorianas. Allí participó de modo decisivo el oficial Oscar Mavila, quien quedó herido en una de esas acciones, a bordo de su lancha **Pizarro**.

A medida que transcurría esa primera década del siglo XX, fueron mejorándose progresivamente los medios que estaban a disposición de los oficiales de la Armada destinados en la Amazonía. Así, por entonces se adquirieron algunas otras lanchas cañoneras, que pudieron prestar servicios por varios lustros.

8.- LAS FUERZAS NAVALES EXTRANJERAS EN EL PACÍFICO

A lo largo del siglo XIX fue habitual la presencia, en las costas peruanas y sudamericanas, de buques de guerra de las grandes potencias navales de la época -fundamentalmente Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos-, con la finalidad de ejecutar las indicaciones dictadas por la política internacional de cada una de esas naciones, y también con la misión de velar por los intereses de sus nacionales residentes en este continente. Tal como ilustrativamente afirma Fernando Romero, esas escuadras “eran como el sable de un gendarme marítimo que con frecuencia se veía precisado a desempeñar el papel policial que le señalaban los ministros residentes y hasta los cónsules”. Junto con ello, debe también decirse que esas fuerzas navales extranjeras realizaron estudios diversos: destacaron sobre todo los ingleses, quienes hicieron numerosas cartas de navegación que terminaron siendo usadas por marinos de todo el mundo, incluyendo los propios peruanos. De acuerdo con lo que afirma Denegri Luna, refiriéndose especialmente a la primera mitad del siglo XIX,

“era común la presencia de algunas de estas naves en los puertos importantes de la costa occidental de América del Sur. Donde más frecuentemente se hallaban era en el Callao y Valparaíso sin que esto significara que en sus viajes no llegasen hasta los puertos de California, Acapulco (México) y los de América Central. Eventualmente enrumbaban hacia las islas del Mar del Sur o a las costas de Asia”.

En este sentido, haremos algunas consideraciones relativas a las diversas ocasiones en las que la Marina de Guerra del Perú tuvo que afrontar algún problema planteado por dichas escuadras, lo cual ocurrió principalmente con las fuerzas navales inglesas.

Así, un primer incidente de importancia fue el ocurrido en mayo de 1830, cuando la escuadra británica estableció un bloqueo del Callao, y capturó la corbeta **Libertad**, en la que llegaba el propio vicepresidente de la República, general La Fuente, presionando de ese modo al gobierno peruano para encontrar un arreglo en torno al problema suscitado por el bergantín goleta **Hidalgo**. Ese buque había llegado a nuestro primer puerto procedente de México, y transportaba mercadería y valores remitidos a un comerciante británico residente en Lima. Las autoridades portuarias, sin embargo, advirtieron irregularidades en el permiso de navegación de ese buque, con lo cual quedó detenido. Protestaron los comerciantes británicos de Lima, lo cual, unido a la falta de tacto de los funcionarios consulares del Reino Unido, motivó la acción antes mencionada. Finalmente el gobierno británico desaprobó esas acciones de fuerza, aunque a la vez exigió que los comerciantes británicos no sufrieran ningún perjuicio. Así, el incidente se solucionó, pero también quedó patente la prepotencia con la que en muchas ocasiones actuaron en América Latina los representantes de las naciones más poderosas de la época.

Cuatro años después las autoridades de la Marina tuvieron un incidente con la dotación de un buque de guerra de los Estados Unidos, el **Fairfield**, suscitado a causa de un problema de escasa importancia, que consistió en el hecho de que una chalupa de ese buque acoderó, en el Callao, en un sitio indebido para esperar a sus oficiales que habían desembarcado. Al no acceder a variar su ubicación el guardiamarina a cargo de la chalupa, éste fue detenido por el oficial de guardia peruano. Por ese motivo, la oficialidad norteamericana visitó al Comandante General de la Marina, capitán de navío José María García, y en forma poco cortés, y con vocabulario ofensivo, le exigieron la libertad del guardiamarina. A pesar de la forma con la que hicieron su solicitud, el Comandante General accedió a ponerlo en libertad. Fue una actitud débil, por la cual el gobierno le llamó la atención.

A mediados de la década de 1840 se produjo otro conflicto con las fuerzas navales inglesas, originado en el reclamo hecho por el representante diplomático británico para que hubiera una compensación de parte del Perú por el hecho de que las fuerzas de Ramón Castilla, que buscaban elevar a éste a la Presidencia de la República, habían intentado detener un vapor de ese país. Así, en 1844 dos buques de guerra británicos llegaron al puerto de Islay, donde se encontraban los cuatro buques que por entonces integraban la Armada peruana, y les comunicaron su decisión de embargarlos por espacio de tres meses. Posteriormente uno de los buques británicos se trasladó a Arica, donde solicitó agua. Al negarse las autoridades de ese puerto a atender su requerimiento sin recibir órdenes superiores, dicho buque bombardeó esa ciudad. Finalmente, en mayo de 1845 se firmó "un arreglo humillante" -en palabras de Vegas- por la presión ejercida al amparo de la fuerza británica, y por el hecho de contar el Perú por entonces con una Marina muy débil. En cuanto a la posición de Castilla al aceptar

un arreglo de esas características, diversos autores afirman que ese episodio constituyó para él un incentivo que lo reforzó en su propósito de dotar al Perú de una poderosa Marina de Guerra, que pudiera hacer respetar al país en el futuro. Lo afirma así, por ejemplo, Denegri Luna:

“Castilla fue plenamente consciente de su humillada posición, pero ante mayores males para la patria, inermes como estaban los peruanos, no le quedó otra alternativa que aceptar el acerbo convenio y evitar mayores daños. No fue inútil esta penosa experiencia, pues Castilla se esforzó en formar una escuadra, con la que, si bien es cierto, no podía pretender imponerse a las de las grandes potencias, sí lograba el poderío suficiente para hacer respetar al Perú de las desacordadas altanerías de subalternos funcionarios europeos, proclives al uso de la intimidación, particularmente cuando nuestros países estaban inermes”.

Sin embargo, al año siguiente de solucionado ese conflicto se presentó otro con el cónsul británico, originado en la exigencia de éste para que se negase el ingreso al Perú de un grupo de esclavos que llegaban en un buque mercante nacional. En esa ocasión la actitud del gobierno peruano fue más firme, a pesar de haber señalado el funcionario británico que iba a apoyar su pedido con un buque de guerra. Independientemente del motivo del desacuerdo, interesa resaltar la firmeza de la actitud peruana: se comunicó al diplomático británico - de acuerdo con lo anotado por Vegas- que

“el Perú no cedía estando resuelto a todo; que si alguna vez, en momentos menos felices, creyó prudente transigir, eran muy distintos el teatro y las circunstancias, que se protestaba contra el ultraje hecho a la Nación, ofreciendo rechazar

la fuerza con la fuerza, y tomar reparación del agravio de un modo positivo”.

Finalmente, el incidente se solucionó por la vía diplomática. Pero tres décadas después, en 1877, hubo otro grave enfrentamiento entre buques de guerra británicos y marinos peruanos. Fue un incidente de especiales características -el combate de Pacocha, al que hemos ya aludido en páginas anteriores-, dado que se trató de un encuentro entre fuerzas británicas y el monitor **Huáscar** que había sido capturado por los rebeldes pierolistas que pretendían derrocar el gobierno de Mariano Ignacio Prado. El buque peruano demostró gran pericia y valentía en esa oportunidad, y logró no ser destruido a pesar de la superioridad de las unidades navales británicas. No obstante haber estado tripulado por enemigos del gobierno, su desempeño en el combate fue celebrado por la población, ya que vieron en ello un suceso en el que un buque peruano supo mantener su dignidad frente a una agresión externa.

En el fondo, ese tipo de actitudes de las grandes potencias de la época iban dirigidas a lograr una subordinación de los países menos poderosos, a través de la fuerza militar y también del poder económico, con el fin de obtener la mayor cantidad de concesiones en ellos. Se trataba, en definitiva, de la gestación de lo que posteriormente se entendería como imperialismo.

El propio Ramón Castilla, ya en el curso de su segundo gobierno, había promulgado una disposición que estuvo fundamentada en su deseo de evitar actos de prepotencia o de abuso de fuerza como los anteriormente ocurridos por iniciativa de escuadras extranjeras, alegando -por ejemplo- la defensa de los intereses de sus nacionales residentes en el Perú. Mediante dicha disposición el gobierno resolvió no admitir la presencia en el país de ningún extranjero que no se sujetara expresamente a las leyes peruanas y, por ende, decidió

igualmente no pagar a ningún extranjero indemnizaciones -por cualquier tipo de perjuicio sufrido- que el Estado no estuviese obligado a pagar, de acuerdo con las leyes del Perú, a ningún peruano.

9.- LA MARINA DE GUERRA Y EL PROGRESO DE LA CIENCIA EN EL PERÚ.

La Marina de Guerra -tal como se ha podido apreciar en las páginas precedentes- no circunscribió su labor tan sólo a la defensa del dominio marítimo y de la integridad territorial del Perú, sino que también llevó a cabo tareas muy diversas en servicio del país. En este sentido, ha sido especialmente importante la participación de la Armada en lo relativo al progreso de la ciencia en el Perú. Así, estudios científicos muy valiosos, y de diverso tipo, fueron realizados en diferentes épocas por marinos, o fueron auspiciados por la propia Armada.

En realidad, las diversas Marinas del mundo se han destacado por la importancia de sus contribuciones científicas. El caso más notorio es el de la Armada británica, la cual, desde las décadas finales del siglo XVIII, y a lo largo de todo el XIX, patrocinó investigaciones diversas que se desarrollaron en los cinco continentes. En ese sentido, fue fundamental la labor de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo británico, que impulsó exploraciones en busca de un mejor conocimiento de la geografía, al igual que fomentó levantamientos hidrográficos, elaboración de mapas o tareas destinadas a la fijación de posiciones astronómicas. Obviamente, todo ello estaba muy en relación con el propósito británico de dominar las rutas marítimas para apoyar las actividades económicas y comerciales realizadas por sus súbditos.

Volviendo al caso peruano, ya en el siglo XVIII se había desarrollado una notable tradición hidrográfica, que tuvo en Andrés Baleato a uno de sus principales representantes, y que fue heredada, luego de la fundación de la Marina de Guerra nacional, por Eduardo Carrasco y por otros marinos posteriores. Eduardo Carrasco -a quien ya nos hemos referido al estudiar la educación naval- fue una figura muy notable en el ámbito intelectual y científico: llegó, por ejemplo, a poseer una de las más importantes bibliotecas del Perú, y gracias a su experiencia hidrográfica pudo colaborar de modo decisivo con las tareas cartográficas que vino a realizar al Perú, a mediados de 1835, el marino británico Robert FitzRoy, quien era un importantísimo cartógrafo naval. La labor que éste vino a efectuar -en su célebre buque **Beagle**, en el cual viajaba también Charles Darwin- consistía en elaborar el diseño hidrográfico y cartográfico de las costas peruanas. Le fue muy útil la experiencia de Carrasco, basada en la tradición hidrográfica peruana. A ello se refiere Denegri Luna:

“Resulta muy indicativo que FitzRoy requiriese para cubrir el diseño hidrográfico y cartográfico de las costas argentinas casi dos años, para las de Chile otro año y para las del Perú, desde Iquique hasta el Callao, sólo dos meses y cuatro días, del 12 de julio al 16 de setiembre de 1835. Estas diferencias sugieren que las costas peruanas habían sido trabajadas exhaustivamente por hombres como Bauzá, Baleato, Moraleda y Carrasco, de acuerdo, por supuesto, a las técnicas de la época. Científico tan exigente como FitzRoy, representante de la escuela náutica más avanzada, juzgó esos trabajos cartográficos tan cabales que le bastó confiar tareas de confrontación a un joven oficial subalterno de su tripulación (...)”

En cuanto a la investigación hidrográfica realizada posteriormente por marinos peruanos, debe destacarse de modo especial la figura de Aurelio García y García: en efecto, él publicó en 1863 su **Derrotero de las costas del Perú**, obra que fue muy elogiada. Se trató, en realidad, de un trabajo muy meritorio, y que estuvo fundamentado en la buena experiencia de navegación de ese oficial, al igual que en la capacidad que tuvo para estudiar obras navales diversas en otras lenguas. Fernando Romero valora en sus diversos aspectos la importancia de esa obra:

“Aunque en términos generales siguió el método británico, introdujo variaciones muy convenientes, logrando, por ejemplo, escribir quince páginas de presentación general del tema que constituyeron el enfoque más completo que hasta entonces se había hecho de las características físicas de nuestra costa y de su navegación. En la parte descriptiva consignó certeras observaciones y datos históricos, presentando en forma amena un contenido que tenía calidad científica. Dada la época en que García y García escribió su derrotero, contiene interesantes observaciones sobre los depósitos y el comercio del guano, así como una detallada descripción de Tarapacá y de los puertos salitreros”.

Volviendo a Eduardo Carrasco, además de sus aportes hidrográficos tuvo a su cargo, a lo largo de casi toda la década de 1840, la publicación de lo que entonces se denominó **Guía de Forasteros de la República Peruana**, la cual aparecía cada año, y contenía datos estadísticos muy precisos de geografía física y política, al igual que información variada proporcionada por los diversos niveles de la administración pública. Se trataba, pues, de una guía amplia sobre el Perú de entonces, donde también se incluían datos de carácter histó-

rico, y se procuraba hacer referencia a todos los rincones del país. En definitiva, fue una obra fundamental para perfeccionar el conocimiento del Perú.

En cuanto al conocimiento específico de nuestra geografía debemos volver a mencionar a Aurelio García y García, quien en la década de 1870 realizó un útil estudio -que puso especial interés en el desarrollo económico- en torno al puerto de Mollendo. En la misma línea, por esas fechas realizó Miguel Grau parecidas investigaciones sobre otros dos puertos: Salaverry e Iquique. Tampoco debe dejarse de referir el hecho de que fue Aurelio García y García, en el tiempo en que dirigió el ministerio de Gobierno, en esa misma década, quien dispuso que se publicara el célebre **Diccionario Geográfico** elaborado por Mateo Paz Soldán. En definitiva, en lo relativo al conocimiento de nuestra geografía, variados han sido los aportes de marinos peruanos, y especialmente importantes en lo referido a los muchos viajes de exploración realizados por los ríos de la Amazonía, a los que hemos aludido en páginas precedentes. Fue notable, por ejemplo, en la década de 1870, la publicación de la **Exploración de los ríos Ucayali, Pachitea y Mairo**, obra del teniente Eduardo Raygada.

Esa década de 1870 fue especialmente intensa en cuanto a diversas actividades de carácter científico desarrolladas por marinos. Así, por ejemplo, fue significativa la realización del primer crucero oceanográfico, dirigido por Nicolás Portal con la corbeta **Unión**, y relacionado con el proyecto de instalación del cable submarino entre Paita y Panamá. En esos años también se realizó la traducción de la importante **Táctica Naval** del comodoro Parker, y se publicó el **Plan de Señales** elaborado por los capitanes de navío Carrillo y Pardo de Zela.

Además de los aportes de marinos relativos al conocimiento del país en sus diversos aspectos, debe destacarse que a partir de mediados del siglo XIX se afianzó un gran interés, entre numerosos miembros de la Armada, por el estudio de la astronomía. Fernando Romero se refiere al origen de ese especial interés, que lo atribuye fundamentalmente a la influencia francesa:

“Esta escuela francesa de los marinos astrónomos y navegantes se impuso a mediados del siglo XIX en nuestra Marina de Guerra a través de los oficiales peruanos que Francia admitió en sus buques de guerra, precisamente para que hicieran en ellos prácticas de navegación, algunos de los cuales volvieron al país en 1853, a bordo de la Amazonas. Parece que esto provocó después entre nosotros, como había sucedido en Francia, desacuerdos entre los marinos de la “guardia vieja” y los más jóvenes”.

A ese interés por la astronomía respondió, por ejemplo, la creación en abril de 1878 de una comisión científica, presidida por Camilo Carrillo, que tuvo como misión la elaboración de un informe sobre un fenómeno astronómico importante que se produciría en mayo de ese año: el tránsito del planeta Mercurio por el disco del Sol. Ese fenómeno congregó en el puerto de Paita a otras misiones científicas, y la comisión peruana, a bordo del monitor **Huáscar** y compuesta íntegramente por marinos, emitió posteriormente el informe solicitado.

Después de la guerra con Chile volvió a manifestarse el interés de los marinos por los estudios científicos, y en especial por los relativos a la hidrografía y la geografía. Por ejemplo, varios oficiales de la Armada estuvieron entre los miembros fundadores de la Sociedad

Geográfica de Lima, creada en 1888. Entre los que tuvieron destacada actuación como miembros de la Sociedad estuvo Melitón Carvajal, quien colaboró, por ejemplo, en la determinación precisa de algunas coordenadas geográficas, con la idea de que ello sirviera de base para la confección de un detallado mapa del Perú. Igualmente, en el marco de las labores de esa institución, fueron especialmente importantes los estudios oceanográficos realizados por Camilo Carrillo, dentro de los trabajos de la Comisión de Hidrografía Oceánica, creada por la misma Sociedad. Dicha Comisión realizó tareas muy diversas, relacionadas con los estudios de la Corriente Peruana; con la verificación de los derroteros marítimos; con las investigaciones sobre los vientos en el litoral; con el análisis sobre los climas y sobre la influencia del mar en la meteorología de la costa.

Ya en los primeros años del presente siglo muchos marinos continuaron realizando investigaciones de carácter hidrográfico, en las cuales siguió teniendo un importante papel el ya citado Melitón Carvajal. Efectuaron sus labores tanto en el litoral como en los ríos de la Amazonía. En cuanto a sus trabajos en la costa, por ejemplo, realizaron estudios para fijar los lugares donde se instalarían trece faros que alumbrarían el litoral; se levantó una carta del puerto de Lobitos; se hizo un estudio para analizar si Puerto Pizarro podría ser un buen punto de partida de un ferrocarril a Tumbes. Igualmente, en los años iniciales del presente siglo Germán Stiglich -oficial al cual ya nos hemos referido en cuanto a su importante desempeño en la Amazonía-, realizaba las investigaciones que conducirían a la publicación de su utilísimo **Diccionario Geográfico del Perú**.

CAPITULO V

EL SIGLO XX:

LA MARINA DE NUESTROS DIAS

El periodo comprendido entre el segundo gobierno del Presidente Leguía y nuestros días -más de seis décadas- ha sido testigo de un notable perfeccionamiento profesional en el seno de la Armada, al igual que de un mayor desarrollo de diversas actividades que la institución ha venido efectuando en beneficio del país. A pesar de que este tiempo no constituye el objeto central de estudio del presente libro, haremos algunas consideraciones generales en torno a él, con el fin de brindar una visión -que no pretende ser exhaustiva- del desarrollo de la Armada a lo largo del siglo XX.

Ya en páginas anteriores se ha señalado cómo la Misión Naval de los Estados Unidos efectuó una fundamental labor en el seno de

nuestra Marina de Guerra, marcando un hito en su desarrollo. En efecto, se perfeccionó la educación naval, lo cual contribuyó decisivamente a que se afirmara de modo más patente la profesionalización en la Armada, al igual que una clara modernización en los diversos aspectos de su funcionamiento.

En cuanto a las adquisiciones de buques, las primeras de importancia tras el final del "oncenio" de Leguía fueron las de los destructores **Almirante Villar** y **Almirante Guise**, los cuales fueron comprados por el gobierno de Sánchez Cerro ante el agravamiento de las relaciones con Colombia debido al problema de Leticia. Sin embargo, ambas unidades llegaron a Iquitos en abril de 1934, cuando ya había concluido el diferendo internacional en torno al trapecio amazónico. Finalmente, en julio de ese año arribaron los destructores al Callao. En 1960, casi treinta años después, se incorporaron a la Armada dos destructores muy modernos, construidos en los Estados Unidos, y a los cuales se les bautizó con los mismos nombres que habían tenido los adquiridos en la década de 1930, destacando como excelentes unidades antisubmarinas.

Además, la década de 1960 se inició con la presencia del segundo crucero **Almirante Grau**, que se adquirió en sustitución del primero de ese nombre, adquirido en los primeros años del siglo. Igualmente, por esas fechas llegó el segundo crucero **Bolognesi**, con lo cual ese decenio comenzó con una flota bien dotada.

Sin embargo, a lo largo de la década anterior la Armada también tuvo apreciables unidades navales. Así, por ejemplo, por esos años seguían operativos los dos cruceros adquiridos en 1906 -**Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi**-; junto con ellos, la Armada contaba con tres destructores escolta -**Castilla**, **Aguirre** y **Rodríguez**- que eran del

tiempo de la Segunda Guerra Mundial, y con tres fragatas de la misma época: **Gálvez**, **Palacios** y **Ferré**. Igualmente, se disponía de dos buques de desembarco, denominados **Chimbote** y **Paita**, además de los submarinos, a los cuales nos referiremos más adelante.

En 1963 adquirió la Armada un buque que se destinaría exclusivamente para entrenamiento: el **Independencia**, transporte de ataque que se acondicionó para servir de buque-escuela, y que había pertenecido a la Marina de los Estados Unidos. Fue en el verano de 1964 cuando ese buque realizó el primer crucero de instrucción, a lo largo de las costas de América del Sur. En 1965 el viaje fue mucho más prolongado, ya que se llegó hasta Europa y el Africa, y en años sucesivos han sido muy numerosos los viajes de instrucción de ese buque-escuela.

En este mismo ámbito de las adquisiciones navales, el año de 1973 fue especialmente significativo, ya que vio la llegada al Callao del tercer crucero insignia **Almirante Grau**, al igual que de la primera unidad misilera con la que contó la Armada peruana: el B.A.P. **Palacios**, al cual, meses después, se le unió un buque gemelo, el **Ferré**. Así, pues, el poderío naval peruano creció muy significativamente a lo largo de ese año.

1978 fue también un año muy importante en ese sentido: se incorporó a la Armada el **Aguirre**, crucero que originalmente había sido gemelo del tercer **Grau**, y que había sido convertido en porta-helicópteros. Junto con el **Aguirre** arribó al Callao otra nueva unidad: el destructor **García y García**, construido en Holanda.

Concluyó la década de 1970 con la adquisición de seis corbetas misileras, las cuales llegaron a nuestras costas entre 1979 y 1981. Cada

una de ellas porta en sus contenedores cuatro misiles Exocet, siendo unidades de alta velocidad.

Mención aparte merece el desarrollo de la fuerza de submarinos, ya que los submarinistas de la Armada peruana estuvieron entre los pioneros de ese arma a nivel mundial. En efecto, se sabe que en 1914 eran sólo quince los países cuyas marinas de guerra poseían submarinos, y uno de ellos era el Perú, cuyos primeros submarinos databan de 1911: fueron los denominados **Ferré** y **Palacios**. Durante el segundo gobierno de Leguía se incorporaron a la Armada cuatro submarinos tipo "R", bautizados como **Islay**, **Casma**, **Pacocha** y **Arica**. Muchos años después, en la década de 1950, fueron adquiridos cuatro submarinos tipo "S", que recibieron los nombres de **Abtao**, **Dos de Mayo**, **Angamos** e **Iquique**, los cuales han tenido una larga vida al servicio de la Armada, y posteriormente han pasado a operar junto con unidades más modernas y de gran capacidad tecnológica. Además de la mención de los primeros grupos de submarinos adquiridos por la Marina de Guerra, debe destacarse la importancia que tuvo la creación, en 1939, de la Escuela de Submarinos, la cual ha alcanzado notable prestigio, habiendo recibido alumnos provenientes de Argentina, Brasil, Colombia y Venezuela.

En cuanto a la Aviación Naval, se ha señalado ya que su desarrollo se inició en la década de 1920, con la creación del Cuerpo de Aviadores de la Armada, que tuvo sus centros de operaciones en Ancón y en la isla de San Lorenzo. Ese Cuerpo fue el germen de lo que luego sería la Fuerza Aérea Peruana. Así, pues, puede hablarse de dos etapas claramente diferenciadas en el desarrollo de la Aviación Naval: la primera fue la representada por el mencionado Cuerpo de Aviadores, y la segunda la iniciada con la creación, en 1963, del Servicio Aeronaval, aunque empezó efectivamente sus operaciones en la

década de 1970. En el origen de ese Servicio tuvo importancia la figura del Comandante Armando Figueroa Roggero, quien además era piloto aviador desde fines de la década de 1950, y se esforzó por difundir en el seno de la Marina su entusiasmo por la aviación.

En lo relativo al perfeccionamiento técnico adquirido por la Armada a lo largo del siglo XX, una buena muestra es la representada por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). En cuanto a la construcción de buques, de los astilleros del SIMA -tanto de los del Callao, como de los de Chimbote e Iquitos- han salido unidades navales de gran importancia, como el **Ilo**, buque de transporte de la Armada, o el **Rímac**, carguero de la Compañía Peruana de Vapores. Igualmente, el SIMA ha construido inmensos buques graneleros, además de naves para el transporte de petróleo. Entre otras unidades, el buque científico **Humboldt** -el cual, hasta la fecha, ha realizado cinco expediciones a la Antártida- salió también de los astilleros del Servicio Industrial de la Marina. Junto con ello, un logro especialmente importante fue el de la construcción, en 1982, de la moderna fragata **Montero**, capaz de llegar a una velocidad de treinta nudos en menos de un minuto, y de atacar un blanco situado a cien kilómetros de distancia con los ciento cincuenta kilos de explosivo de alta capacidad alojados en cada una de sus ocho ojivas "Otomat". Además de la construcción de buques, las reparaciones constituyen otro de los rubros de actividad del SIMA, al igual que -entre otros aspectos- la fabricación de armas menores.

En definitiva, muy diversos son los aspectos que deben ser destacados en la vida de la Marina en el presente siglo. Sin embargo, al brindar este panorama amplio vale la pena detenernos en la consideración de la importancia que tiene la acción cívica desarrollada por la Armada. En efecto, la Marina lleva a cabo variadas tareas en

beneficio de la comunidad, abordando -entre otros- aspectos sociales, económicos, educativos, médicos y asistenciales. Tal como afirma Hilda Elías de Zevallos,

“El Programa de Acción Cívica de la Armada Peruana se cumple en los numerosos y caudalosos ríos de la selva, surcados por las cañoneras. En las frías aguas del Titicaca donde las Patrulleras se desplazan y, en la costa con las Unidades de nuestra Escuadra. Todas las Capitanías de Puerto están atentas en la realización de los múltiples servicios que se ofrecen: médicos, dentistas, sanitarios, enfermeras, vacunas, medicinas, libros. Semillas, almácigos, fertilizantes, insecticidas para las modestas granjas agropecuarias de esos lugares. Se transporta petróleo y sus derivados para el consumo popular e industrial, a los puertos del litoral”.

En realidad, la realización de la acción cívica de la Armada está estructurada en dos grandes ámbitos: la denominada “Acción Cívica Naval”, que es la que se desarrolla en las zonas de influencia naval; y el “Servicio Cívico Nacional”, que es el que efectúa la Marina en coordinación con organismos públicos y privados, con el fin de brindar ayuda a las poblaciones de la Amazonía y del lago Titicaca, para promover su desarrollo integral.

En su conjunto, la acción cívica de la Armada abarca seis aspectos fundamentales: la educación, la salud y el saneamiento, los transportes, las comunicaciones, la seguridad y la recreación.

En cuanto a la educación, se realizan -entre otras tareas-labores de alfabetización, de suministro de útiles escolares y de reparación y

mantenimiento de locales en los que funcionan centros educativos. En el ámbito de la salud y del saneamiento, la Armada conduce numerosos establecimientos de atención médica ambulatoria, y realiza importantes trabajos de instalación de servicios de agua, desagüe y luz. Igualmente, en muchas oportunidades, y con los medios de que dispone, la Marina otorga facilidades de transporte a la población. Y en cuanto a las comunicaciones, realiza obras de construcción, al igual que de ampliación y de mantenimiento de diversas vías de comunicación, así como labores de conducción de oficinas postales y telegráficas. En todo lo relacionado con la seguridad ciudadana el aporte de la Armada es muy significativo, a través de la difusión de normas -y de la realización de entrenamientos- conducentes a la prevención de los estragos que pueden ser ocasionados por incendios, inundaciones, terremotos u otros siniestros. Junto con todo ello, son importantes también las labores realizadas por la Marina en el ámbito de lo recreativo, con la organización -por ejemplo- de periodos de vacaciones para personas de escasos recursos económicos, o con el fomento de actividades náuticas de diverso tipo.

Aunque formalmente no corresponda con lo que conocemos como acción cívica de la Armada, deben mencionarse, en el ámbito ya aludido de la seguridad ciudadana, los esfuerzos bélicos desplegados por el personal de la Marina en la lucha contra los movimientos subversivos en las décadas de 1980 y 1990. En efecto, en una primera etapa se encomendó a la Marina el combate frente a la subversión en la zona de sierra del departamento de Ayacucho. Posteriormente desarrolló sus acciones en la ceja de selva del mismo departamento, y finalmente en la propia Amazonía -en los departamentos de Loreto, Ucayali y Huánuco. Así, pues, la Armada ha desarrollado -y aun hoy la sigue efectuando- una decisiva labor dirigida al logro de la pacificación del país.

Volviendo a la acción cívica propiamente dicha, debemos destacar que ninguna otra institución -peruana o extranjera- ha realizado una labor tan completa como la Armada peruana en nuestra Amazonía. Desde la década de 1860 la presencia -prácticamente ininterrumpida- de la Marina en la selva ha sido fundamental en el desarrollo de esa región de nuestro país. En efecto, gracias a la labor de los marinos se pudo brindar seguridad a nuestras fronteras fluviales, y se impulsó el comercio, la exploración del territorio y las tareas de colonización y poblamiento. En definitiva, la labor de la Marina ha sido fundamental para la progresiva integración de la Amazonía en la vida nacional.

Así, la Marina de Guerra del Perú es una institución que ha brindado al país, a lo largo de toda su historia republicana, servicios muy notables en los más diversos ámbitos. Además, el gran desarrollo que ha experimentado en este siglo, junto con el perfeccionamiento profesional y técnico alcanzado, constituyen la muestra más clara de que continuará ejerciendo con eficacia sus valiosas y múltiples funciones, para beneficio del Perú y de los peruanos.

BIBLIOGRAFIA

En la lista bibliográfica que a continuación se presenta están consignadas las obras que se han consultado para la elaboración de este libro. No pretende ser, obviamente, una bibliografía completa sobre la historia de la Marina de Guerra del Perú, sino la relación de los trabajos que nos han sido útiles en nuestro empeño.

Algunas son obras fundamentales referidas a la historia de la Marina de Guerra del Perú, y otras han constituido trabajos de consulta muy útiles para situar la institución en el contexto del pasado peruano.

En cuanto a las primeras, quisiera destacar la importancia que han tenido en la preparación de este libro, ya que han brindado la información fundamental que se requería. En ese sentido, debemos enaltecer expresamente la labor intelectual de Rosendo Melo, autor de la pionera *Historia de la Marina del Perú*, publicada en los primeros años de este siglo. Igualmente, ha sido sumamente útil la *Historia de la Marina de Guerra del Perú* del destacado marino Manuel I. Vegas, publicada en la década de 1920 y reeditada en 1973. Del mismo modo, muchos de los volúmenes de la *Historia Marítima del Perú* han sido básicos para nuestro trabajo.

BAKULA PATIÑO, Juan Miguel: "El Derecho del Mar", en *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980, pp. 141-162.

- BASADRE, Jorge: *Historia de la República del Perú*. Lima, Editorial Universitaria, 1968, 16 vols.
- BONILLA, Heraclio: "Guano y crisis en el Perú del XIX", en *Nueva Historia General del Perú. Un compendio*. Lima, Mosca Azul, 1980, pp. 123-136.
- BUSE DE LA GUERRA, Hermann: "Influencia del poder marítimo en América", en *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980, pp. 37-135.
- BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del: *Siglo XVI*. Tomo III, vols. 1 y 2 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1975.
- CAIVANO, TOMAS: *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*. Florencia, 1883.
- CARVAJAL PAREJA, Melitón: *La República - 1870 a 1876*. Tomo IX, vol. 2 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1992.
- CASARETTO ALVARADO, Fernando: *Una historia muy pequeña*. Lima, Marina de Guerra del Perú, 1994 (Quinta edición).
- CAYO CORDOVA, Percy, Héctor LOPEZ MARTINEZ y Raúl PALACIOS RODRIGUEZ: *La República - 1870 a 1876*. Tomo IX, vol. 1 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1993.
- DENEGRI LUNA, Félix: *La República - 1826 a 1851*. Tomo VI, vols. 1 y 2 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1977.

ELIAS MURGUIA, Julio J. y Armando NIETO VELEZ: *Conflicto peruano-ecuatoriano. 1858-1859*. En Tomo VI, vol. 2 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1977.

ELIAS DE ZEVALLOS, Hilda: *Acción cívica de la Armada peruana en tiempos de paz* (Ponencia en el II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Viña del Mar, noviembre 1993).

FLORES GALINDO, Alberto: "El militarismo y la dominación británica (1825-1845)", en *Nueva Historia General del Perú. Un compendio*. Lima, Mosca Azul, 1980, pp. 107-122.

GUERRA MARTINIERE, Margarita: *La República*. Vols. VII - IX de *Historia General del Perú*. Lima, Brasa, 1994.

LOHMANN VILLENA, Guillermo: *Siglos XVII y XVIII*. Tomo IV de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1977.

LOPEZ MARTINEZ, Héctor: *La República - 1876 a 1879*. Tomo X de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1988.

MELO, Rosendo: *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1907.

ORTIZ SOTELO, Jorge: *Historia de la educación naval en el Perú. Primera parte (1657-1845)*. Lima, 1980.

PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl: *La República, 1884-1906*. Tomo XII, vols. 1 y 2 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1990-1991.

- PEASE G.Y., Franklin: *La República*. Vol. III de *Perú, Hombre e Historia*. Lima, Ediciones Edubanco, 1993.
- PUENTE CANDAMO, José A. de la: *La Independencia - 1790 a 1826*. Tomo V, vols. 1 y 2 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1975-1977.
- ROMERO PINTADO, Fernando: *La República - 1850 a 1870*. Tomo VIII, vols. 1-3 de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1984-1985.
- ROSTWOROWSKI DE DIEZ CANSECO, María: *Costa peruana prehispánica*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1989.
- VALDIZAN GAMIO, José: *Tradiciones navales peruanas*. Lima, 1966.
- VEGAS G., Manuel I.: *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924*. Lima, 1973 (Segunda edición).
- WAGNER DE REYNA, Alberto: *La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica - 1864 a 1868*. Tomo VII de *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1977.
- YEPES DEL CASTILLO, Ernesto: "El desarrollo peruano en las primeras décadas del siglo XX", en *Nueva Historia General del Perú. Un compendio*. Lima, Moscà Azul, 1980, pp. 137-160.

El libro **“Los hombres del mar / La Marina de Guerra en la historia del Perú”** de José de la Puente Brunke fue impreso en los Talleres Gráficos de Amistad Editores e Impresores. El proceso de textos estuvo a cargo de la srta. Maritza Huamalf Sánchez, utilizando la computadora Macintosh, caracteres Times de 12 pts., papel bond de 80 grs. fondeado y cartulina foldcote.

La edición estuvo al cuidado del equipo periodístico de la Dirección de Intereses Marítimos, Fernando Casaretto Alvarado y Carlos Zúñiga Segura.

Lima, diciembre de 1994.