"Aysen". Cómo un impulso irreflexivo puede comprometer las relaciones internacionales



Contralmirante
JUAN POLO WOOD



El viejo lobo de mar estaba fuera de sí. Le temblaba la mandíbula y sobre todo los labios; sus manos desafiantes descansaban en la cintura y lo que más impactaba de su imagen era la mirada amarilla, escondida, y que destellaba, insinuando un carácter explosivo.

H. W. Sorensen estaba acostumbrado a dar órdenes a su nave y tripulación, y le pareció una insolencia que el Capitán de un pequeño puerto le ordene "enmendar" el fondeadero donde su nave estaba anclada. Ese amanecer fue diferente a la mayoría de amaneceres; soplaba un viento fuerte y la mar estaba agitada. No quiso correr riesgos y fondeó el ancla lejos del muelle, más que lo acostumbrado. Él lo había decidido así. Además, estaba cansado. Encallar hubiera sido una pesadilla, y por ello la noche había sido una larga vigilia, chequeando los faros y el compás magnético, verificando la navegación. Estaba cansado; sus párpados se sentían como de madera y se merecía una siesta, mientras el contador y la tripulación verificaban la carga y descarga mediante los lanchones del puerto. Lo sacaron prácticamente de la cama; ya había empezado a soñar cuando le avisaron que el Capitán del puerto estaba a bordo y exigía que enmiende el fondeadero. No había duda, era una insolencia, y además... despertar al Capitán... Lo mismo había pasado unos meses antes



NURIA R. ARTUNEDO: Lobo de Mar.
Nuriarartunedo.blogspot.com

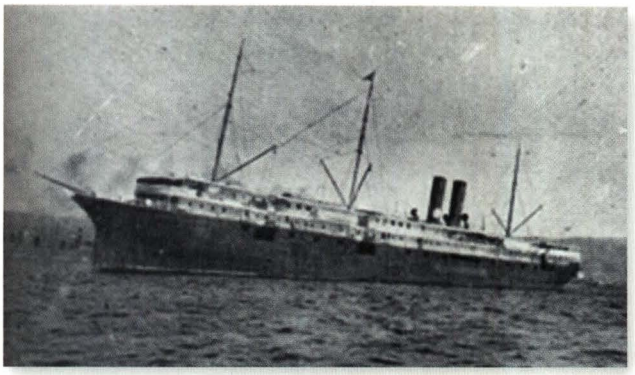
en Salaverry. Se paró en la puerta de su camarote y lo esperó enfurecido.

Aunque no hablaba castellano a la perfección, pues era danés, se dejó entender muy bien: "¡Yo mando aquí! ¡Estoy en territorio chileno y mando a usted preso!". La bravuconada fue espetada a boca de jarro a Edilberto Saco Vértiz, el Capitán del puerto de Pacasmayo, quien algo sorprendido recuperó la compostura y replicó: "Usted en este buque está bajo la bandera chilena, pero en aguas y puerto peruano, y yo soy el Capitán de Puerto, su autoridad marítima".

En 1908 la política de Chile fue de constante hostilización al Perú. Chile estaba reteniendo ilegalmente las provincias de Tacna y Arica, pues no realizó el plebiscito establecido; pero en la eventualidad de verse obligado a hacerlo, preparaba las condiciones para que este le favoreciera. Ejercieron presión contra los maestros y sacerdotes peruanos, pues consideraban que allí se mantenía latente la peruanidad. Los párrocos peruanos estaban sujetos a la potestad del obispo de Arequipa y resistían con eficacia la "chilenización" progresiva llevada a cabo cada vez con más virulencia por las autoridades militares y administrativas. En estas circunstancias, los tripulantes chilenos de la Compañía Sud-Americana de Vapores[1] se vieron envueltos en incidentes, mostrando continuas faltas de disciplina, cosa que encontraba fácil réplica entre algunos peruanos, especialmente entre los tarapaqueños repatriados y los que provenían de Tacna y Arica, produciéndose una creciente animadversión hacia las naves de esta compañía y eventuales boicots por parte de los gremios marítimos.[2]

En mayo de 1908, el danés H. W. Sorensen, de 57 años de edad, Capitán del vapor "Tucapel"[3], tuvo un altercado con el Capitán del puerto de Salaverry, cuando se negó a acatar la orden de cambiar de fondeadero. A consecuencia de ello, la Comandancia Principal de Milicias Navales lo suspendió por unos meses para seguir navegando en aguas peruanas. Pese a ello, el 19 de agosto del mismo año zarpó de Callao, capitaneando el vapor "Aysen"[4], de la misma Compañía Sud-Americana de Vapores, con destino a Panamá y escalas en Pacasmayo

y Eten en la ida, y en Guayaquil al retorno.



Vapor Aysen de la Compañía Sud-Americana de Vapores. www.flickr.com

Un mes antes del cambio presidencial, a las 7 horas y 20 minutos del 21 de agosto, el señor Edilberto Saco Vértiz, Capitán del puerto de Pacasmayo, vio al vapor "Aysen" anclado muy al sur oeste del fondeadero, y fue a darle la visita de recepción, cumpliendo con el Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías. Fue recibido por el chileno Luis Bernales, de 30 años de edad, contador del vapor, a quien le preguntó por el Capitán. En respuesta, el contador le dijo que se hallaba en su cuarto descansando. Saco Vértiz le indicó al contador que debía ser recibido por el Capitán, para indicarle la necesidad de enmendar el fondeadero, pues la distancia, el viento y el mar agitado no permitían a las lanchas llegar a bordo sin exponer la carga. Unos minutos después se acercó el primer piloto y le informó que el Capitán Sorensen quería hablar con él. Al ir a buscarlo, lo encontró fuera de su cuarto en actitud amenazadora, con las manos en la cintura, y dirigiéndose a él con voz altanera. Se desarrolló el siguiente diálogo:

—¿Usted quiere enmiende mi buque?

—Sí, porque se encuentra fuera del fondeadero y las lanchas no pueden llegar por las condiciones del mar.

—¡Oh!... Yo no mueve de aquí; yo mando en mi buque; mientras yo aquí (pisó la cubierta), nadie hace mueve este sitio.

Saco Vértiz le indicó que en ese caso no enviaría las lanchas.

—¡Oh!... ¿Usted no manda lancha? Yo mando aquí, yo estoy en territorio chileno, yo mando a usted preso.

—Usted en este buque está bajo la bandera chilena, pero en aguas y puerto peruano, y yo (soy el) Capitán de Puerto, su autoridad marítima.

—Yo no conoce a usted autoridad. Yo mando aquí, yo mando a usted preso.

"Yo no conoce a usted autoridad. Yo mando aquí, yo mando a usted preso".

Y sacó del bolsillo un pito, dio dos pitadas llamando al timonel, y tomando del brazo a Saco Vértiz ordenó: "Lleve a este hombre preso abajo la bodega. Este hombre está borracho". Pero el timonel no actuó.

Saco Vértiz repitió que era la autoridad y le impuso una multa por desacato. Sorensen volteó y se encaminó a su camarote exclamando "¡Oh! Este hombre está borracho."

Este diálogo se desarrolló en presencia de los pasajeros alemanes Federico Hilbeck Kuntze, jefe de la casa comercial "Hilbeck", y Max Huvval, su representante en Pacasmayo.

El Capitán del puerto informó a las 9 de la mañana estos hechos al Comandante Principal de las Milicias Navales en el Callao, Capitán de Navío Eduardo Hidalgo[5], y al Director de Marina, Capitán de Navío Daniel S. Rivera[6], por medio de un telegrama. La respuesta llegó el mismo día. El Comandante Principal de las Milicias Navales le ordenó proceder conforme al Código de Marina Mercante, pero sin detener al vapor, y le informó que había comunicado lo ocurrido al Gobierno. El Capitán del puerto Saco Vértiz envió al Comandante Principal de las Milicias Navales un informe detallado explicando que la ofensa afectaba a la soberanía del Perú, al orden público y a la dignidad de las autoridades legítimas en pleno ejercicio de sus funciones. Protestó por las frases indecorosas que recibió y por el conato de secuestro a su autoridad. Solicitó un castigo para el Capitán Sorensen por ampararse en una bandera extranjera, por ofender en público, entre quienes se encontraban ciudadanos extranjeros, y pidió aplicar con rigor el Código.

Algunos pasajeros del vapor "Aysen" firmaron una constancia del correcto proceder del Capitán Sorensen al evitar poner en peligro el buque si se hubiesen atendido las exigencias del Capitán del puerto, quien no se habría mostrado cortés, y que se hizo todo lo posible para que las lanchas lleguen al buque, pero que fue inútil, debido a la prohibición del Capitán del puerto. Firmaron los pasajeros Arturo Field, G. Smith, M. Tomás Makus, Fraser Luckie, Alfredo de Igartua, Diego Reiser, J. Brummell, Carlos B. Pazmiño, Reinel, Ernest au BLukes y C. Roggero.

El "Aysen" zarpó entre la 1 y 2 pm, sin embarcar ni llevar la carga de Pacasmayo. Solo desembarcaron los pasajeros y la correspondencia, mientras que los comerciantes de Pacasmayo firmaron un acta de protesta contra el Capitán Sorensen, que elevaron al Gobierno.

Al día siguiente el Comandante Principal de las Milicias Navales ordenó por telegrama al Capitán del puerto que envíe a la brevedad las pruebas del incidente. El diario "La Provincia" publicó la noticia, haciendo notar que el Capitán Sorensen ya había causado un conflicto anterior al desacatar las órdenes de la autoridad marítima de Salaverry, irrogando incalculables perjuicios al comercio, sin recibir la sanción penal que merecía. El diario comentó que debido a esta impunidad, Sorensen había cobrado menosprecio por las instituciones peruanas, pues no solo había desobedecido en forma altanera las órdenes reglamentarias de la Capitanía de Pacasmayo, sino que había tenido la osadía de faltar a una autoridad peruana en el ejercicio de sus funciones, pretendiendo ponerla presa en las bodegas del vapor y desaparecer la soberanía nacional. "La Provincia" opinó que el Gobierno debía hacer respetar a las autoridades del litoral contra los desmanes y avances atentatorios de los capitanes de buques extranjeros, que a todo se estaban atreviendo, al observar en nuestras autoridades superiores la debilidad y falta de energía para contenerlos; que han visto el desmoralizador precedente establecido al dejar sin castigo ejemplarizador los últimos atropellos de Sorensen. Mientras el vapor "Aysen" navegaba, el Vicealmirante N. Canevaro, pasajero del vapor, declaró por escrito que según su juicio, el fondeadero era correcto y el estado del mar no aconsejaba acercarse mayormente al muelle.



Muelle de Pacasmayo con vapores anclados en la bahía.
tripwww.tripadvisor.com

El Capitán del puerto de Pacasmayo dirigió documentos a Gutberto Brito; Hilbeck Kuntze; D. H. Pérez, administrador de aduana; Valdemar Mendoza, médico sanitario de Pacasmayo; Marcial Neira; Max Huvval; A. Palacios; Pilade Matellini y G. Max Bamberger, alcalde municipal de Pacasmayo, personas que presenciaron o tuvieron conocimiento del incidente, solicitando información detallada de lo que observaron en cuanto al fondeadero, distancias, condiciones de viento y mar, situación de lanchas, constitución de la capitanía, propensión al licor del Capitán del puerto y el diálogo entre Sorensen y Saco Vértiz. Las respuestas a esta solicitud de información llegaron entre el 24 de agosto y el 5 de setiembre.



Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega. es.wikipedia.org

El ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega[7], indicó en forma reservada y verbal al Comandante José Ernesto de Mora Romero[8] que zarpe con rumbo a Pacasmayo para informarse sobre el incidente. En Pacasmayo Mora se entrevistó con personas de la localidad y con el Comandante del resguardo, terminando por convencerse de la veracidad de lo informado por el Capitán del puerto Saco Vértiz.

El 27 de agosto el Comandante Principal de las Milicias Navales envió un telegrama al Capitán del puerto de Pacasmayo, instruyéndolo a entablar una queja por desacato a la autoridad contra Sorensen, Capitán del vapor "Aysen", mediante una nota dirigida al juez de paz, exponiendo lo ocurrido, citando a los testigos, y luego pedir la devolución del expediente, incluyendo las declaraciones, para elevarlo al Gobierno. Saco Vértiz presentó un escrito dirigido al juez de paz de Pacasmayo, P. Bernabé, poniendo en su conocimiento los acontecimientos del día 21, protestando, pidiendo que se cumpla el Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías, que se tome la información sumaria de los testigos por el delito de desacato cometido por el Capitán Sorensen, y que se devuelva el expediente para elevarlo al Gobierno.

El 29 de agosto el Comandante Principal de las Milicias Navales envió un oficio al Capitán del puerto de Pacasmayo, confirmando las instrucciones del telegrama anterior y disponiendo la remisión de los documentos antes del regreso a Callao del vapor "Aysen", con el fin de resolver este asunto a la mayor brevedad, por convenir al decoro nacional.

Entre el 29 de agosto y el 2 de setiembre, el juez de paz de Pacasmayo P. Bernabé registró las manifestaciones de los testigos y devolvió el expediente el 5 de setiembre al Capitán del puerto.

El Comandante Mora, al retornar de la comisión el 30 de agosto, desde su unidad anclada en el Callao, escribió un informe al ministro mencionando que el marinero que recibió la orden de apresar y encerrar en la bodega al Capitán

del puerto no cumplió la orden porque comprendió indudablemente que cometería una gravísima falta. Detalló también que la aduana impuso al vapor una multa de 100.0.00 Lp (sic) por los perjuicios relacionados con el comercio. Además mencionó que no era la primera vez que el Capitán Sorensen desobedecía públicamente a un Capitán de puerto y que incluso los extranjeros se avergonzaron de lo sucedido. Asimismo, dio un buen reporte de la conducta y funciones del Capitán de puerto Saco Vértiz.



Ernesto de Mora Romero.
www.centronaval.org.pe

El 6 de setiembre el Capitán del puerto de Pacasmayo envió un oficio al Comandante Principal de las Milicias Navales, remitiendo el expediente de la queja por desacato a la autoridad, acompañado de los informes legalizados.

El 7 de setiembre el Comandante Principal de las Milicias Navales, Capitán de Navío Eduardo Hidalgo, dispuso que el informe del Capitán de puerto de Pacasmayo sea elevado al despacho del Capitán de Navío Director de Marina, manifestando que el caso reviste interés relacionado con la dignidad nacional.

El 9 de setiembre, el Capitán de Navío Eduardo Hidalgo dispuso que el expediente de la queja por desacato contra la autoridad sea elevado al despacho del Director de Marina, manifestando la comprobación del desacato cometido por el Capitán Sorensen contra el Capitán del puerto, afectando el decoro nacional, recomendando el retiro del Capitán Sorensen de las naves que trafican en la costa peruana, por ser reincidente en la misma falta cometida cuando estuvo al mando del "Tucapel", y por ser persona no grata, al comprometer nuestras relaciones internacionales, y que se someta el expediente al conocimiento del ministro para que resuelva lo más conveniente a los fueros de la dignidad nacional y a la buena marcha del comercio de cabotaje.

El agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores Carlos Mackehenie[9] solicitó al señor A. Avendaño Arellano, pasajero con destino a Eten en el vapor "Aysen", una relación de los acontecimientos. El señor A. Avendaño respondió que no fue testigo del diálogo entre los capitanes, y que solo vio al Capitán Saco Vértiz en la escala del vapor decir: "Pasajeros, ninguno salta a tierra, y esa

lancha que viene con carga, que se regrese a tierra". Mencionó que el Capitán del puerto regresó a tierra y se frustraron las operaciones e intentos de desembarque de los pasajeros. Que el Capitán del vapor se reunió con el contador y con el agente de tierra, solicitándoles los despachos para seguir el viaje. Que luego de una hora desembarcaron los pasajeros y que a las 3 pm el contador Luis Bernales se dirigió a tierra a buscar los despachos, y luego de conseguirlos se siguió el viaje a Eten.

El agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores, Mackehenie, escribió al Comandante General de las Milicias Navales sosteniendo que el incidente fue promovido por el Capitán del puerto, por exigir enmendar el fondeadero a pesar de la braveza del mar y de la norma que dispone que cuando el Capitán del puerto no es marino, el Capitán del buque está en la libertad de elegir su fondeadero según el calado, carga y condiciones del puerto. Expresó también que la capitanía negó al principio el desembarque de pasajeros e impidió el atraque de las lanchas de carga, obligando al vapor a continuar el viaje, después de tenerlo en el puerto innecesariamente varias horas sin operar, perjudicando a los dueños de la carga, la cual tuvo que llevarse hasta Paita, donde se trasbordó al vapor "Mapocho", con fuertes gastos. Opinó que el Capitán del puerto fue descortés, sin disculpar al Capitán del "Aysen", quien ante la 'injusta' exigencia tuvo palabras no corteses, inevitables ante una pretensión temeraria por la braveza del mar, lo que justificaba el lugar elegido como fondeadero, y que la exigencia de enmendar fondeadero fue ilegal e inaceptable. Según el agente, el vapor estuvo bien fondeado, teniendo en cuenta el estado del mar, y acompañó la declaración del Vicealmirante Canevaro, pasajero en viaje a Europa. Manifestó que si el Capitán del puerto, obedeciendo las órdenes de no mezclarse en cuestiones de fondeadero, dado que no es marino, se hubiera abstenido de proceder como lo hizo, no se hubiera producido el incidente. Aseveró que lo ocurrido fue responsabilidad del Capitán del puerto, y que ha perjudicado a todos, menguando el respeto a las órdenes.

El Director de Marina ordenó al Comandante Principal de las Milicias Navales que se tomen las declaraciones al Capitán del vapor "Aysen", al contador de la nave y al timonel que recibió la orden de llevar a la bodega al Capitán del puerto.

El 20 de setiembre a las 9 de la mañana se presentó en la Capitanía de Pacasmayo el señor Luis Bernales, contador del "Aysen", en representación oficial y especial del Capitán Sorensen, quien estaba sorprendido por la importancia dada al incidente, del que ya tenía conocimiento el supremo Gobierno, y que estando muy lejos su ánimo de ofender, cumplía con el deber de caballero

de retirar todas las expresiones que en un momento de violencia hubiera proferido, y daba la más amplia satisfacción al Perú, a la autoridad y al señor Saco Vértiz. El Capitán del puerto aceptó las explicaciones y se reanudaron las buenas relaciones y armonía entre ambas personas, tal como habían existido antes del incidente. En fe de lo cual prepararon un acta para remitirse al supremo Gobierno, firmada por el Capitán del puerto, Edilberto Saco Vértiz; Luis Bernales Rodríguez, contador del vapor; David Vargas Corbacho, ayudante de la capitanía; Demetrio Perales, agente de la Compañía Sud-Americana de Vapores; Carlos Gutiérrez; Pedro Bernales, juez de paz, y Belisario Gálvez, actuario. El Capitán de puerto envió un telegrama al Comandante Principal de las Milicias Navales, informando de la presencia del contador del vapor para ofrecer satisfacciones, aseverando que el Capitán Sorensen estaba arrepentido y que retiraba las frases, por no haber querido ofender al país, ni a la autoridad, ni a la persona; y que la satisfacción fue aceptada en forma individual, quedando a la deliberación del supremo Gobierno la ofensa al país y a su autoridad. Informó de la firma del acta y consultó si podía dar publicidad a este nuevo evento.



Antiguo local de la Capitanía de Pacasmayo, hoy demolido.
tripwow.tripadvisor.com

El 23 de setiembre compareció ante el Comandante Principal de las Milicias Navales el capitán Sorensen, para ofrecer su manifestación. Declaró que el diálogo con el Capitán del puerto se llevó a cabo en el puente y a solas; que no hubo testigos. Asimismo, negó haberse amparado en el pabellón chileno para apoyar su conducta, y aseguró no haber llamado a ningún timonel de forma alguna, y que cuando el Capitán del puerto insistía que enmiende el fondeadero, le contestó: "¿Está usted loco o borracho?"; no como injuria sino para hacerle notar la inconveniencia de tal orden. Que el incidente fue superado en lo personal con el Capitán de puerto, a quien le dio ya satisfacción amplia en un acta firmada en Pacasmayo; que jamás quiso ofender al Perú ni a sus autoridades. Luego se tomó manifestación a Luis Bernales, contador del vapor,



Ministro de Guerra y Marina, Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda. cronologia1879.blogspot.com

quien dijo que no conocía los detalles de la discusión, dado que no estuvo presente; que en Guayaquil, regresando de Panamá, el Capitán Sorensen se informó por los diarios de las proporciones que tomó el incidente y acordaron que al pasar por Pacasmayo, y en su representación, se dirigiría donde el Capitán del puerto a darle amplias satisfacciones y con el encargo especial de dejar constancia escrita de que no hubo intención de ofender al país ni a sus autoridades, pues fue un incidente personal. Finalmente, se tomó manifestación al chileno Juan de Dios Delgado, de 25 años, natural de Concepción y residente en Valparaíso, timonel del vapor "Aysen". Dijo que encontrándose de guardia en el puente, fue llamado por el Capitán, quien se valió de un silbato, y que no comprendió la orden, por lo cual no la cumplió.

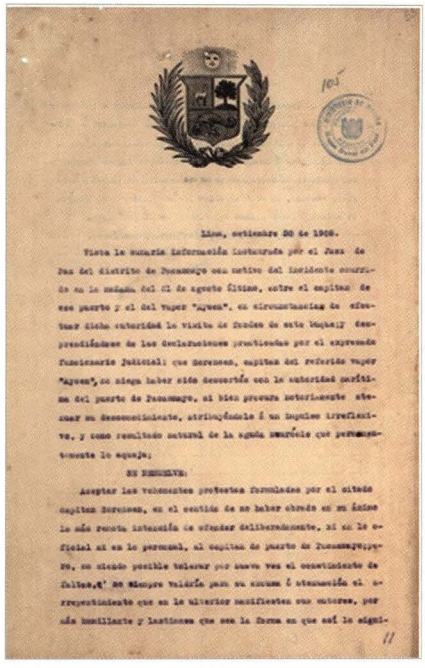
"[...] por ser persona no grata, al comprometer nuestras relaciones internacionales"

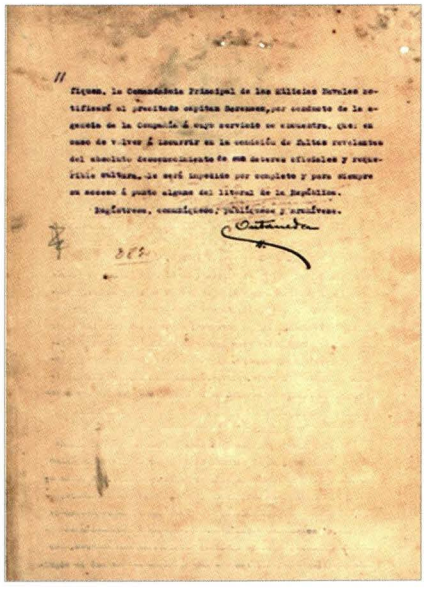
El 24 de setiembre se llevó a cabo la transmisión del mando presidencial. El presidente José Pardo y Barreda entregó el cargo a su relevo Augusto B. Leguía, quien cuando fue ministro de Hacienda posibilitó la compra de los cruceros. Se designó como nuevo ministro de Guerra y Marina al Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda.

El Comandante Principal de las Milicias Navales devolvió el expediente al Director de Marina, adjuntando su informe, el cual resalta que puede refutarse la declaración del Capitán Sorensen de que él llamó al Capitán del puerto al puente, lugar donde sostiene que se realizó el incidente, así como el hecho del desacato, que comprueba la falta de miramientos para con la autoridad; consta también que el Capitán Sorensen tildó de loco o borracho al Capitán del puerto, revelando una punible irrespetuosidad, o, por lo menos, una forma inaceptable en el terreno de las relaciones oficiales; y consta que el Capitán llamó al timonel

con un silbato y que la orden que el timonel aduce no haber entendido es casi seguro que significaba un desacato. Parece que no hubo ánimo de ofender al país ni a sus autoridades, y que el incidente tuvo carácter personal con el señor Saco Vértiz, habiéndole dado ya amplias satisfacciones en forma legal y correcta. El informe concluye que se ha comprobado el desacato, atenuado con las satisfacciones dadas, pero que no puede darse por terminado, y que el Capitán Sorensen debe ser enérgicamente amonestado y ser puesto bajo apercibimiento en caso de reincidencia, dándose la publicidad que exige la dignidad nacional.

El 30 de setiembre, Ontaneda, el nuevo ministro de Guerra y Marina, habiendo visto la información sumaria instaurada por el juez de paz de Pacasmayo, emitió una resolución considerando que Sorensen no negó haber sido descortés, si bien procuró atenuar su descomedimiento atribuyéndolo a un impulso irreflexivo y a la aguda neurosis que lo aquejaba, y resolvió aceptar las protestas de Sorensen de no haber obrado con intención de ofender al Capitán del puerto. Pero no siendo posible tolerar nuevas faltas, dispuso que la Comandancia Principal de las Milicias Navales notifique al Capitán Sorensen que en ese caso le sería impedido por completo y para siempre su acceso al litoral del Perú. Quedó así cerrado este capítulo y saldada una cuenta, que pudo haber sido abultada en contra del honor nacional.





Resolución de notificación al Capitán Sorensen. Archivo histórico de la Marina de Guerra del Perú.

Referencias

1. La Compañía Sud-Americana de Vapores fue establecida en Valparaíso, Chile, en 1870; se vio afectada al constituirse la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao. Contaba con 19 naves, siete de las cuales operaban solo en Chile; las otras doce unían Valparaíso con Eten, incrementándose las rutas hasta Panamá. En 1906 mandó construir varios vapores en Gran Bretaña, pero muchos de sus buques eran ya bastante antiguos y no estaban actualizados tecnológicamente, no contaban con telégrafo y muchos continuaban usando carbón.
2. *Historia Marítima del Perú*, Tomo XIII: La República (1906-1919).
3. El "Tucapel" era un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores, que tres años más tarde naufragaría frente a Camaná, Arequipa, produciéndose actos de heroísmo por parte de los pescadores peruanos para salvar las vidas de los pasajeros chilenos.
4. El "Aysen" era un vapor de la Compañía Sud-Americana de Vapores, con tonelaje de registro de 2.287 y tonelaje grueso de 3.814.
5. El Capitán de Navío Eduardo Hidalgo fue sobreviviente del combate de Punta Gruesa, a bordo de la fragata "Independencia", con el grado de Teniente Primero.
6. El Capitán de Navío Daniel S. Rivera fue sobreviviente del combate de Angamos, a bordo del monitor "Huáscar", con el grado de aspirante de Marina.
7. Juan Norberto Eléspuru Laso de la Vega nació en Lima en 1846. Fue militar y político, luchó en el combate del 2 de mayo de 1866 y en la llamada Guerra del Salitre. Participó en la Campaña de la Breña y fue un cercano colaborador del General Cáceres durante su gobierno presidencial. Fue ministro de Guerra y Marina entre 1907 y 1908. Ascendió a General de División en 1912 y fue senador por Lima en 1913.
8. José Ernesto de Mora Romero nació en Lima en 1863. A los 17 años voluntariamente empezó su servicio en el transporte "Talismán", ya iniciada la Guerra del Salitre. Participó en toda la Campaña de la Breña y siguió fiel a Cáceres en la campaña constitucional. Siendo Capitán del puerto de Mollendo fundó allí la Liga Naval, que sirvió para recaudar fondos para la adquisición de los cruceros "Grau" y "Bolognesi". La Liga Naval en Mollendo cesó cuando el Comandante Mora fue trasladado. En Lima fue uno de los fundadores de la Asociación Nacional Pro Marina. En 1923 llegó a ser Contralmirante.
9. Carlos Mackehenie nació en Arica, Perú, en 1872. En 1911 fue senador por el Callao. En 1932 fue cónsul en Londres.

