# EDITORIAL

## Centenario del arribo de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*

Nuestra Marina de Guerra ha recordado el 10 de agosto de este año, una de las efemérides más importantes de su historia: el arribo al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, naves que marcaron el verdadero renacer de nuestra Escuadra después del infortunio vivido entre 1879 y 1883. El 16 de enero de 1881, luego de las batallas de San Juan y de Miraflores, se ordenó destruir las defensas del Callao y hundir los pocos buques que nos quedaban para que no cayeran en poder del adeversario. El Perú, duro es decirlo, quedaba convertido en un país sin Armada. Después del Tratado de Ancón se inició un lentísimo proceso de recuperación. Se compraron los pequeños y vetustos transportes *Perú* y *Vilcanota* a los que se sumarían más tarde otros dos transportes: el *Santa Rosa* y el *Chalaco*. Recién el 31 de agosto de 1889 pudo llegar a nuestro primer puerto el crucero *Lima*, que con el nombre de "*Sócrates*" se mandó construir en Alemania, durante la guerra con Chile, junto con otro buque gemelo, el *Diógenes*, que no se pudo adquirir a la postre por carencias económicas.

El segundo gobierno de Nicolás de Piérola (1895 – 1899) marcó un significativo y firme renacer de las instituciones nacionales y levantó el espíritu de nuestros compatriotas. Hubo orden público y se pudo contar con una moneda singularmente sólida –la libra de oro peruana– de idéntico valor que la libra esterlina, la divisa más importante del mundo en aquella época. Sobre esa base, el régimen de José Pardo y Barreda (1904 – 1908) pudo pensar seriamente en reconstruir nuestra Escuadra. En 1904 la Junta Patriótica, conformada por distinguidas personalidades civiles y militares, auspició una colecta popular para adquirir dos buques de guerra que llevarían los nombres de "*Almirante Grau*" y "*Coronel Bolognesi*". Con el dinero obtenido por la mencionada Junta y un empréstito de 600.000 libras peruanas, gestionado por el presidente Pardo ante el Banco Alemán Transatlántico, se pudo ordenar la construcción en los astilleros ingleses Vickers Sons & Maxim de dos cruceros protegidos del tipo "explorador", cuyo diseño era similar a los "scout" ingleses. Para supervisar los trabajos se nombró una misión naval presidida por el Contralmirante Melitón Carvajal, heroico sobreviviente del combate de Angamos.

Los dos buques eran muy parecidos. En el *Almirante Grau* sobre la cubierta principal a popa, existía una cubierta de toldilla adicional, en donde se hallaba la habitabilidad y compartimentaje para el comandante de la división naval y su respectivo estado mayor: hacia el espejo, destacaba un balcón, estructura instalada allí a semejanza de las que empleaban las naves capitales británicas. Esta era la única diferencia con su gemelo, el *Coronel Bolognesi,* el que no disponía de dichos compartimentos y estructura a popa. Eran cruceros rápidos de 3.200 toneladas, pudiendo desarrollar una velocidad de hasta 24 nudos de velocidad y sus carboneras permitían recorridos de hasta 4.500 millas antes de tener necesidad de repostar. El armamento, constituido por dos cañones de 152,4mm y una batería secundaria de 76,2mm era el más moderno de la época, contándose a bordo además de dos grandes adelantos: luz eléctrica y telegrafía inalámbrica. Cada uno de los cruceros tenía una dotación de 300 hombres.

Ambos cruceros habían zarpado de Barrow in Furness el 26 de mayo de 1907 y la idea era que llegaran al Callao el 28 de julio, como el más significativo y esperado símbolo de unas Fiestas Patrias conmemoradas al mismo tiempo que renacía nuestra Marina de Guerra. Mandaba la División Naval el Contralmirante Melitón Carvajal. Comandaba el *Almirante Grau* el Capitán de Navío Eduardo Hidalgo y el *Coronel Bolognesi* el Capitán de Navío Juan M. Ontaneda. Lamentablemente, la navegación fue

HNP / CANJE / 6096

difícil pues se tuvo que soportar un terrible temporal de cuatro días que tanto los buques como las tripulaciones sortearon con admirable pericia. Por esta razón la llegada de los cruceros recién se produjo el 10 de agosto.

El impacto patriótico en las poblaciones de Lima y Callao a la llegada de los cruceros fue indescriptible. En ese tiempo había dos trenes entre Lima y el Callao. Uno era el inglés y el otro el del centro. Ambos iban y venían repletos de gente, al igual que los tranvías eléctricos. El muelle, el malecón, los edificios públicos del Callao lucían hermosas iluminaciones. Todo tipo de embarcaciones colmadas de gente revoloteaban en torno de los cruceros. Se mandó hacer medallas conmemorativas de plata y cobre. Los periódicos dedicaban varias páginas diarias para dar cuenta del feliz suceso. El Presidente José Pardo y las más altas autoridades visitaron los buques y cuando el público en general pudo hacerlo se vieron escenas de conmovedor patriotismo. Hombres con varoniles lágrimas de emoción en los ojos besaban las cubiertas y los cañones. A cada instante estallaban múltiples y sonoros gritos vivando al Perú y a su Marina de Guerra. Era el retorno de nuestra presencia en el mar que muchos años después recibiría justicieramente el nombre de Mar de Grau. Los cruceros eran nuestro orgullo, en ellos ondearía por los mares el pabellón bicolor. Eran, como siempre ha sido nuestra Armada, la primera línea de defensa de nuestra patria si se producía una hostilidad en el frente externo que, ciertamente, nosotros no provocaríamos. Al respecto el diario *El Comercio* editorializaba hace cien años con palabras que no han perdido vigencia y hoy como ayer nos deben convocar a serias reflexiones:

> *Pero conviene recordar siempre que esas dos unidades navales representan el mínimun de la defensa en el mar; que ellas apenas permitirán hoy al Perú ponerse al abrigo de las agresiones que partan, el abrigo de los débiles, y que debemos mirar los nuevos barcos de guerra como una base modesta para la reorganización futura de la Armada nacional. Es prudente, también, tener presente que ha transcurrido más de un cuarto de siglo desde que nos quedamos sin marina; que de entonces acá los progresos en la ciencia naval militar han sido grandes, y que necesitamos hoy adiestrar hombres capaces de servir con provecho en la flota que es indispensable ir formando; porque es natural suponer que nuestros marinos, sin campo en que desarrollar sus conocimientos profesionales en los últimos años, no tengan, por regla general, toda la experiencia que el manejo de las modernas naves de guerra exige; y no basta a un país contar con buques para su defensa, sino que además necesita ciudadanos preparados convenientemente, que puedan utilizar esos elementos bélicos de la manera más perfecta posible, en caso de un conflicto.*
>
> *Queda, pues, por resolver este punto, que es del más alto interés nacional; y deben darle solución sin demora los poderes públicos. La educación de la marina de guerra es compleja; hay que atender no sólo a la enseñanza técnica de los servidores de la Escuadra, sino muy especialmente a los conocimientos prácticos que su profesión reclaman; y esto último obliga a no dejar que los buques adquiridos hoy a costa de verdadero sacrificio público se apontonen en la bahía del Callao, indefinidamente; es preciso tenerlos en actividad; ejercitar a menudo a sus tripulaciones en el manejo de la artillería; cuidar, en fin, de que, si alguna vez las necesidades de la defensa reclaman los servicios de la Escuadra, se encuentre ésta en condiciones de prestarlos oportuna y acertadamente. Y estamos seguros de que se hará así, sin omitir aquellos gastos, indispensables ahora en tiempo de paz, para no pagar caras las economías, si, por desgracia, se presenta alguna vez el caso de tener que recurrir a las armas en defensa de la patria.*

En estos buques, realmente entrañables, se formaron numerosas generaciones de oficiales y nuestra Marina de Guerra alcanzó un excelente nivel dentro de la región. Tanto el *Almirante Grau* como el *Coronel Bolognesi* pasaron a la reserva en 1952 y fueron dados de baja el 24 de junio de 1958. Su recuerdo en nuestra historia naval del siglo XX será imborrable.

El Director.