Un centenario trascendental

El renacer de la Marina de Guerra peruana



DOCTOR HÉCTOR LÓPEZ MARTÍNEZ

El 10 de agosto último se ha conmemorado el centenario de la llegada al Callao de los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*, mandados a construir en astilleros ingleses por el gobierno de José Pardo y Barreda. Estos dos buques tenían un profundo significado para nuestra patria: se concretaba un anhelo de más de veinte años en que la Escuadra nacional contaba con un solo buque de guerra, el crucero *Lima*, mandado a construir en astilleros alemanes en plena guerra con Chile y cuya adquisición estuvo llena de avatares en razón del infortunado desenlace de la contienda que nos enfrentó con el país de la estrella solitaria.

Con la adquisición de los cruceros que con toda justicia llevaban los esclarecidos nombres de dos de nuestros héroes más importantes que dejaron eterno ejemplo de valor en Angamos y el Morro de Arica, renacía nuestra Marina de Guerra, pues las pocas unidades que aún estaban a flote, fueron destruidas por nuestras propias fuerzas después de los infortunios de San Juan y Miraflores, en enero de 1881, para que no cayeran en poder del enemigo.

No fue fácil llegar al momento de ordenar la construcción de los buques antes mencionados. El Perú, como señaló Jorge Basadre en frase tantas veces repetida, se encontraba en estado "yacente", del cual fue saliendo poco a poco gracias al esfuerzo y patriotismo de innumerables personas dedicadas a los más variados menesteres. Una coyuntura especialmente favorable fue el gobierno de Nicolás de Piérola, entre 1895 y 1899, que entre otras muchas cosas positivas, aportó dos elementos fundamentales: estabilidad política y una moneda sólida, la libra de oro peruana, cuyo valor era exactamente igual a la libra esterlina inglesa, la divisa más importante en el mundo entero en aquellos tiempos.

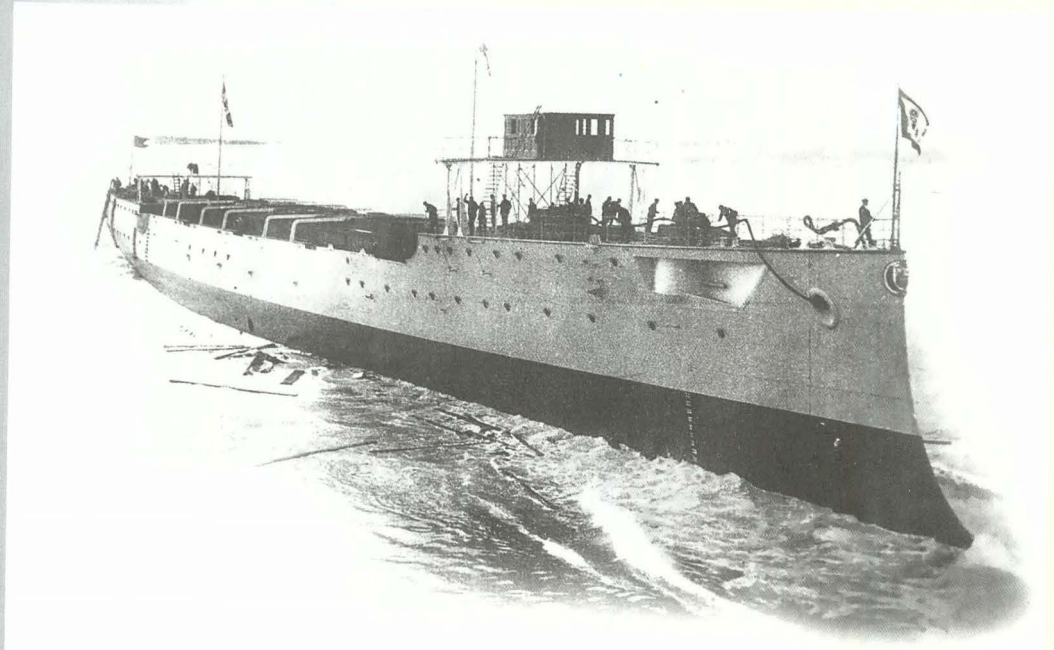
La necesidad de contar con una Marina de Guerra disuasiva, acorde con el prestigio de nuestro país y nuestro extenso litoral, era un verdadero clamor del cual participaban el periodismo, las instituciones patrióticas y, sin duda alguna, todos los peruanos. Varios fueron los intentos para conseguir el dinero necesario, pero el costo de los buques era muy alto. Finalmente, se formó la Junta Patriótica, bajo la presidencia del doctor Santiago Figueredo. Trabajando tenazmente, con grandes sacrificios y patriotismo a prueba de cualquier embate, la Junta Patriótica pudo recaudar una importante suma de dinero destinada a la adquisición, en principio, de un buque de guerra. El doctor José Carlos Martín, quien ha investigado con singular diligencia en el archivo privado del ex-Presidente José Pardo, ha publicado un documento, tomado de las Memorias del dos veces mandatario, donde éste dice: "En el Perú se había organizado desde hace años la colecta para la adquisición de un buque: reunía los fondos una Junta Nacional que presidía el vocal jubilado doctor Santiago Figueredo, antiguo amigo de mi padre y mío. Tenía entonces más o menos 100.000 libras. En varias ocasiones se había solicitado por otros gobiernos el concurso de esos fondos para la adquisición de elementos de defensa nacional, pero Figueredo supo resistir y defenderlos. Como el importe del empréstito no

cubría totalmente el costo de los buques, conseguí que Figueredo –explica José Pardo– entregara los fondos de la Junta y, cuando los buques llegaron al Callao y fui a hacerles la primera visita, invité a Figueredo para que me acompañara y recibimos entusiasta manifestación".

José Pardo, en su Mensaje Presidencial al Congreso leído el 28 de julio de 1906, dijo: "Debo dejar constancia del concurso entusiasta y permanente con que la Junta Patriótica ha contribuido a la adquisición del *Almirante Grau*. En soles el aporte de la mencionada Junta fue de 1'000.037,29". Por esta razón, dice José Carlos Martín, el malecón del Callao lleva el nombre de Figueredo, como justiciero recuerdo a su memoria.

Es evidente que la autorización del Congreso al Ejecutivo para que pudiera contratar un empréstito por 600.000 libras peruanas de oro fue la resolución legislativa más importante de 1905. Evocando gestión de tanta trascendencia escribió José Pardo en sus Memorias:

> *Una de mis primeras preocupaciones fue la de conseguir el empréstito poniendo como garantía la sal para adquirir los cruceros Grau y Bolognesi. Fue el empréstito hecho con el Banco Alemán, repito, con la garantía de la Administración de la renta de la sal. La operación fue de un efecto moral considerable porque el crédito del país estaba cerrado en Londres y París. El Banco Alemán, recién abierto en Lima, tuvo la habilidad de darse cuenta de la importancia que tendría para ese Banco y su crédito en el país, efectuar una operación tan deseada por el Gobierno y por la opinión pública. Fue esto un verdadero éxito comprobado con la adquisición de los buques y con el hecho de que cuando se trató del gran empréstito para Ferrocarriles el Banco Alemán no estuvo solo, sino que tuvo la competencia del Banco del Perú y Londres representante de banqueros franceses e ingleses que se dieron, ¡al fin!, cuenta de la insensatez de la política del bloqueo del crédito del Perú en Europa. Ya he dicho en otro lugar cómo exploté yo esa competencia en provecho del fisco nacional. Estas negociaciones con Richartz, gerente del Banco Alemán, se iniciaron por Leguía Ministro de Hacienda, y se concluyeron en mi despacho con mi concurrencia y discusión de las cláusulas esenciales.*
>
> *En el contrato para la adquisición de los cruceros se procedió de igual manera, no obstante la honradez del Ministro de Guerra general Pedro E. Muñiz y de la que entonces manifestaba Leguía, mi deber y mi conciencia eran poner a cubierto el prestigio de la administración contra la habitual malevolencia con que se juzga la conducta de los hombres públicos que intervienen en vastas operaciones. Yo digo que jamás se ha podido efectuar negociaciones de esta importancia con mayor corrección y con mayor ventaja para el interés público.*
>
> *Aunque desde el principio –explica Pardo– yo me inclinaba a construir los buques en Inglaterra, por la experiencia personal que tenía de la seriedad de los fabricantes ingleses y de la excelencia de sus maquinarias, hubo sin embargo en Lima una campaña muy fuerte para*



El Almirante Grau en el momento de ser lanzado al agua luego de la ceremonia de bautizo llevada a cabo en los astilleros Vickers de Barrow in Furness, el 27 de marzo de 1906. En la proa, resalta el inconfundible espolón, elemento de poca utilidad en la época, que permanecería remanente en la mayor parte de las naves capitales hasta la Primera Guerra Mundial.

que se fabricasen en Italia. El Banco Italiano, los italianos más conspicuos, el grupo de italianos amigos personales míos y que me habían ayudado en la fundación de las compañías de tejidos y de los terrenos de la "Victoria" formaban una verdadera ola por la industria italiana, pero resistí y se hizo el contrato con el representante de la fábrica Wickers y se envió al Contralmirante Carvajal con personal suficiente para vigilar la construcción de los buques. El resultado fue inmejorable; han prestado los cruceros grandes servicios en la crisis de 1909 donde estuvimos tan cerca de la guerra con el Ecuador, desempeñaron papel prominente y ahora mismo flotan y sirven treinta y tres años después.

Algunas discrepancias hubo en los pareceres sobre si debían ser dos buques débiles o un buque más fuerte y con otras características. Yo, sin ser marino, me atrincheré en la campaña del Huáscar en la guerra del 79: Su andar era su fuerza, perdió su velocidad y cayó el buque en poder de los chilenos. Por eso en los cruceros hubo que sacrificar todo buscando un óptimo andar.

El 3 de noviembre de 1905 se formalizó el contrato con los alemanes:

Tipo de colocación 90%

Interés 6%

Amortización 2%

Garantía del préstamo: Impuesto a la sal, encomendando la recaudación a

una nueva compañía, organizada por el Banco Alemán. Para eso tuvo que dictarse la ley número 91, promulgada el 13 de octubre de 1905, que autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar la administración de la sal con una sociedad anónima. La compañía sería formada en el Perú, por acciones ofrecidas al público, a fin de dar aplicación al capital nacional.

Pedro E. Muñiz, entonces Coronel y el más brillante Ministro de Guerra y Marina, capacitado y visionario del ejército peruano, pasó al Congreso, dando detallada exposición sobre la inversión del empréstito en la adquisición de los cruceros, artillería de costa, artillería de campaña, etc. Al mismo tiempo se le informaba a las Cámaras, en forma reservada, que en poco tiempo, los árbitros designados para la cuestión de fronteras con Ecuador y Bolivia: España y la República Argentina, expedirían sus laudos y era necesario tomar providencias para el caso que esos fallos no fueran respetados por los países limítrofes y se creara una situación de beligerancia.

El Perú tenía que limitarse a las posibilidades de las rentas afectadas al servicio y a las que el propio Banco nos imponía. La nueva Compañía Salinera, según escribió Pardo en sus Memorias: "Hay que decir que durante todo el tiempo que se mantuvo esa administración no hubo reproche alguno".

El empréstito concertado se habría cancelado en su tiempo, si la administración siguiente no lo hubiese extendido para pagar créditos y otras cosas, desvirtuando su finalidad, sin preocuparse de la irregularidad de la inversión. Responsable fue el doctor Eulogio Romero Salcedo, Ministro de Hacienda y primo de Leguía. El historiador Jorge Basadre formula enérgica crítica al régimen de Leguía: "La finalidad de la operación consistió en convertir el empréstito anterior de Lp 600.000 y un préstamo bancario efectuado por el Banco del Perú y Londres a fines de 1908 cuyas condiciones resultaban más onerosas, destinando el sobrante a la adquisición de elementos bélicos. Un nuevo régimen fue creado para la administración del Estanco de la Sal y se formó la Compañía Salinera del Perú, manejada por los prestamistas, en vez de la Compañía Salinera Nacional. La confianza de Europa por el Perú y por su economía, comenzaba a erosionarse".

"Sobre eso de los cruceros voy a contar algo muy cómico, –dice Pardo–, pero que se me grabó por la ruindad del papel de un personaje: Habían varias personas en mi despacho y se hablaba, claro, era la conversación del día, de la construcción de los buques; estaba allí Mariano H. Cornejo este triste y despreciable hombre que era entonces gobiernista. Me hace la siguiente pregunta: "–¿Que nombre va Vd. a ponerles a los buques?– y digo, –Hombre, los nombres están indicados "Contralmirante Grau y Coronel Bolognesi": Me contesta: "-Qué error, póngale Vd. a uno José Pardo". Yo le contesté –Hombre, brillante idea, a uno le pondremos José Pardo y al otro Mariano H. Cornejo. Una carcajada castigó tan vil adulación".

Las características de los cruceros, y otros aspectos técnicos, creemos que no vale la pena repetirlos en este artículo. Quien desee encontrar en detalle esa información puede acudir al estupendo libro *Cruceros,*



El *Almirante Grau*, fue concluido a principios de 1907, seguido por el *Coronel Bolognesi*. Ambos buques zarparon de Barrow in Furness en 26 de mayo de 1907, arribando al Callao luego de 76 días navegación el 10 de agosto del mismo año, siendo recibidos oficialmente en el primer puerto ppor el Presidente José Pardo en ceremonia especial, al día siguiente. En la foto, el crucero *Coronel Bolognesi*, durante sus pruebas de máxima velocidad sobre el río Clyde.

buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884, cuyo autor es el historiador y C. de F. John Rodríguez Asti. La comisión encargada de vigilar los trabajos de la construcción de los cruceros, presidida por el Contralmirante Melitón Carvajal, se embarcó en el veterano transporte *Chalaco* con destino a Panamá, para luego de cruzar el istmo reembarcarse en una nave de pasajeros y proseguir hasta Inglaterra. Con dicha comisión iba el periodista Eudocio Carrera Vergara, enviado especial de *El Comercio*, decano de la prensa nacional y uno de los más entusiastas miembros de la Junta Patriótica. El "Ñato Carrera" envió múltiples despachos, cartas detalladas y cables, dando cuenta sobre todo del viaje de retorno donde estuvo embarcado en el crucero *Almirante Grau*. En esta oportunidad, Carrera firmaba sus notas con el seudónimo de "Lord Ñatus" y constituye una fuente de primera importancia para conocer detalles de este significativo episodio de nuestra historia naval.

Debemos señalar que, desgraciadamente, no todo resultó de acuerdo a lo planificado por la superioridad naval. Lo relacionado a la construcción de los buques no tuvo mayor problema. Estos surgieron al momento de contratar tripulaciones para traer los buques al Callao. La idea era contar con elementos de nacionalidad española que completaran las dotaciones que se enviaron desde el Perú. A última hora no se pudo contar con los españoles y entonces se recurrió a hombres de nacionalidad inglesa que, en varios casos, desertaban luego de cobrar el dinero del enganche. Otro problema, y muy difícil, fue el embarque de las municiones. También fue necesario contratar personal extranjero para la sección máquinas, como ayudantes, fogoneros, oficiales de mar, artilleros y torpedistas.

Finalmente, superadas todas estas dificultades, se emprendió viaje zarpando del puerto de Fleetwood en la madrugada del 28 de mayo de 1907, con el deseo de llegar al Callao el 28 de julio y darle

unas Fiestas Patrias incomparables a todos nuestros compatriotas. Pero las obligaciones del Contralmirante Melitón Carvajal eran muchas y variadas. Él mismo le refería al ministro de Guerra y Marina:

A la par que preparar los cruceros para el viaje y prepararles sus tripulaciones, tenía que atender a otras comisiones que US. me había encomendado como la adquisición de artículos navales para los buques del Callao, lancha para Tumbes, lanchas para nuestros ríos orientales, pensionado de aprendices maquinistas, artículos eléctricos para el Lima, *y entregar al comandante Cabero los fondos ordenados por US, y darle las instrucciones correspondientes á aquellos de estos encargos que debían terminarse por él, de todo lo cual tuve el agrado de dar cuenta á US. en telegrama de 24 de mayo.*

Además, antes de emprender viaje al Callao, era necesario preparar contratos para proveerme de carbón en el tránsito y, por consiguiente, fijar la derrota que debía seguir, la que, después de consultar las seguridades convenientes y en previsión de averías á causa de los malos tiempos que probablemente debíamos encontrar en esta época del año en el hemisferio sur, adopté, estableciendo mis escalas en San Vicente (Islas de Cabo Verde), Bahía y Madryn, de modo que en la parte del Atlántico, por lo menos, quedasen estas escalas algo equidistantes entre sí para aliviar el trabajo de las máquinas y revisarlas convenientemente.

El contralmirante Melitón Carvajal fletó un barco carbonero, el *Lancashire*, con 5.000 toneladas de ese combustible que debía esperarlo en el puerto argentino de Madryn. Pero en el trayecto de Fleetwood a San Vicente, el *Bolognesi* tuvo averías en sus calderas lo cual originó un retraso significativo. Comandaba el *Almirante Grau* el C. de N. Eduardo Hidalgo. El *Coronel Bolognesi* venía al mando del C. de N. Juan Manuel Ontaneda.

En el viaje de San Vicente a Bahía hubo otro atraso. Llegaron el 22 de junio en medio de grandes fiestas y tuvieron que permanecer seis días para carbonear. De Bahía salieron para Madryn donde debían encontrar al buque carbonero. El 2 de julio los sorprendió un implacable temporal y ambos buques se separaron. Como estaban escasos de carbón, Carvajal ordenó poner rumbo a Montevideo, donde llegaron el 6 de julio. Zarparon de Montevideo el 9 rumbo a Madryn, en busca del carbonero. Allí se aprovisionaron bien y zarparon el 21 de julio en dirección al Estrecho de Magallanes.

En el Parte Oficial de su viaje el Contralmirante Carvajal le dice al Ministro de Guerra y Marina:

Aunque US. en reiteradas ocasiones, me manifestó la necesidad de que contratase un práctico en Europa para que condujera á los buques á través de ese estrecho y me autorizó para hacerlo si lo creía conveniente, no he vacilado en creer que podríamos pasarnos sin ese práctico, porque, aunque es cierto que el mencionado estrecho tiene pasos y corrientes peligrosas, y su navegación exige esmerada atención, los derroteros y planos que de él existen,



Contralmirante
Melitón Carvajal
Comandante de la División
Naval



Capitán de Navío
Eduardo Hidalgo
Comandante del crucero
Almirante Grau



Capitán de Navío
Juan M. Ontaneda
Comandante del *Coronel Bolognesi*

eran suficientes á la competencia profesional de nuestros oficiales y á su celo, para poder navegar por él como se navega en los océanos, que tampoco carece de peligro.

El viaje hasta la boca oriental del estrecho y su travesía hasta llegar á las aguas del Pacífico, se efectuó sin novedad, aunque en la primera parte algo trabajados por vientos frescos del este, aprovechando de los cuales desembocamos de aquél en la noche del 26 de julio. Con todo, ya en el Pacífico, tornóse el viento del este al norte, y en la noche de ese día tomó la fuerza de un temporal, que nos obligó á capear, muy poco separados de nuestro rumbo, es cierto, pero contrariándolo en términos que no era posible avanzar más de dos ó tres millas, con gran trabajo de las máquinas y fuerte consumo de combustible.

Otra vez el *Grau* y el *Bolognesi* perdieron contacto al estropearse la máquina inalámbrica de éste último por efecto del terrible temporal. Finalmente el 30 de julio restablecieron contacto y estando nuevamente escasos de carbón el Contralmirante Carvajal ordenó poner rumbo al puerto chileno de Coronel donde se reacondicionaron hasta llegar al Callao.

Dejemos que el gran periodista Eudocio Carrera, el "Ñato Carrera", nos describa ese episodio:

"El paso del estrecho fue interesante no sólo por la variedad y grandeza de los paisajes que se contemplan, sino por el carácter ilustrativo que supieron darle los jefes de los buques con charlas y explicaciones amenas; y en cuanto á la derrota no pudo estar mejor llevada. Al dejar la jurisdicción argentina se izó el pabellón, porque del faro construido recientemente por

Chile cerca del límite, al avistarnos izaron la bandera de esa nacionalidad, como solicitando un reconocimiento.
Más adelante del faro de Punta Delgada trasmitieron por banderas conforme al código internacional, el siguiente mensaje: "Feliz viaje"; al que contestó el contralmirante: "Gracias". De Punta Arenas hicieron también señales, que no pudieron percibirse por la neblina que apareció en esos momentos.
Las cinco de la tarde dieron en los relojes de á bordo y todo marchaba perfectamente. Vamos a tener buen tiempo, decían los marinos, y el contralmirante que en la mañana había pensado pasar la noche en Playa Ancha ó Puerto Tamar para desembocar de día, conforme lo aconsejan las cartas, resolvió seguir de frente en vista de lo feliz que iba la navegación.
En ese mismo instante inicióse viento fuerte: pero no como para infundir serios temores, por lo tanto siguióse navegando. Frente a Cabo Pilar el viento zumbaba algo y los buques tumbados sobre babor no salían con la facilidad que se esperaba. El viaje hasta Evangelista fue fastidioso por la mar que nos cogió de costado. Dobladas las rocas se cambió rumbo, con lo que se mejoró algo, por pasar á proa el viento y la mar.
-Ya esto es nada, decían los marinos; esto no puede durar por mucho tiempo, mientras tanto nuestro rumbo es al Callao.
Y se navegó así toda la noche á 6 y 7 millas por hora. No permitía más el estado de la mar, ni el contralmirante á quien preocupaba mucho el asunto combustible. Los partes de los ingenieros consignaban un consumo diario de 40 á 45 toneladas en cada buque. Así estaba bien. Habríase podido aumentar el andar; pero el hacerlo era aumentar también el gasto de carbón y correr el riesgo de que éste volviese á faltar en lo mejor de un mal tiempo, que ya se temía.
En esto, y en si pasaríamos bien las costas de Patagonia, se pensaba á bordo, cuando rayó la aurora del día 27. Aunque no era de las más encantadoras, tenía mejor cara que la mar que había amanecido peor. Sin embargo, los marinos esperaban una mejoría, si no radical, por lo menos consoladora. Como buenos peruanos tenían el propósito de celebrar en la mar el 28 de julio, lo mejor posible, y, naturalmente, necesitaban para ello que el tiempo les prestase su concurso.
El contralmirante resolvió, á última hora, poner proa a Pisco, para permanecer allí un día, con el objetivo de pintar los cascos y avisar al gobierno la fecha exacta del arribo.
Se navegaba, pues, por los grados y meridianos no sé cuantos, confiados todos en que la mar se compusiese y ocupados, á la vez, con entusiasmo, en confeccionar el programa de las fiestas, que no por estar en la mar y lejos del Perú, iban a dejar de ser tan patrias como las de tierra. Izar el pabellón con los honores y salva de ordenanza, formación del personal con uniforme de parada y saludar al comandante de la división serían los

SUSCRICIONES
En Lima y en el Callao
Al mes... S. 1.40
En las demás provincias
Al trimestre... 4.20
En el extranjero
Al semestre... 12.20
NUMEROS SUELTOS
Cada número... 3 centavos

El Comercio
EDICION DE LA TARDE

Fundado en 1839. Teléfono de la Redacción 248 Lima, Sábado 10 de Agosto de 1907. Teléfono de la Administración 1474 Número 31,000

AVISOS
Avisos del día
La línea... 5 cts.
De preferencia
La línea... 10 cts.
Reclamos
La línea... 20 cts.
Comunicados
La columna... S. 15

El Comercio

Lima, Agosto 10 de 1907.

Con legítima emoción patriótica contempla hoy el pueblo de Lima y el Callao los dos nuevos buques de guerra nacionales anclados desde hace pocas horas en la bahía del primero de nuestros puertos, que mañana evocan el recuerdo de un pasado triste, pero glorioso para la historia del Perú.

Desde la época infausta de la guerra del Pacífico, quedó la república virtualmente privada de elementos de defensa marítimos, que antes si no tenían don o dos tres poseía de poca importancia, a excepción hecha de los dos monitores el bizarro navío de la preferencia, conocidos en que nos dejaba esa lucha desgraciada y las frecuentes convulsiones políticas que le siguieron. Y el Perú hasta hoy pocos años ha, en la impotencia absoluta en que se hallaba, sin recursos de ninguna clase, un cuarto de siglo.

Afortunadamente ha llegado el momento de darle término a tan anormal situación, y los últimos años ha sido fecundos en trabajos serios, cada vez más provechosos, acumulando con patriótica previsión, día tras día, la cifra respetable de dolar al Perú de los elementos navales absolutamente indispensables para no quedar por entero a merced de los otros pueblos.

Este y no otro, ha sido evidentemente el propósito de nuestros gobiernos al adquirir los dos gallardos navíos que anclados hoy en las aguas del Callao el pabellón nacional. Irreflexiva reciben en la ciudad han atribuido al Perú movilidad de otro orden al procurarse elementos navales. No ha sucedido que carezca por un camino a impulsos de un empuñado arduo latidos que le revelad, sus hallamos lejos de ser tir, y no han faltado diar en ex Chile y el Ecuador que exageran la natural fatriotera exhortándose por parte nuestra como un peligro para sus respectivos países estos primeros pasos del Perú en la senda progresiva de su reconstrucción militar.

Naturalmente, los gastos menores, aquí y en aquellas naciones, son de atribuido importancia a tales instrumentos. Nuestra línea que nuestro país no se nuevo la importancia de la misma política que necesitaría asegurar para tomarse la preponderancia con ficticia que hoy, más que nunca desea continuar desarrollando tranquilamente sus fuentes de riqueza sin que le perturben el estampido del cañón, ni el duelo y la zozobra que las luchas trágicas de las armas traen al alumbrar en torno suyo. Y precisamente en este deseo el que les llevaría al Perú a hacer el sacrificio de invertir dinero en elementos de defensa, porque para evitar conflictos armados no basta la voluntad de no pueblo de vivir en armonía con todos los demás, sino si en la previsión eficaz en el caso de fuerza que hagan imposible provocaciones de otros pueblos, sea por sólo sea de aquellos que sigan resultados y material no les permitan la agresión con ventaja. Ya que, por desgracia, no puede prescindir hoy el Perú, olvidar sus elementos bélicos con los de los vecinos más fuertes, es siempre satisfactorio reconocerse en situación de q' aquéllos los mismos hayan de sus vecinos a respetarlo, y los mejor armados supongan cuando con elementos bastantes a no para reprimirlos materialmente, al menos para salvar la honra de su bandera. Y esta debe ser política inviolable de nuestro país, como medio de prevenir, en lo posible, dos graviosos contingencias internacionales, con voluntad firme de no provocarlas nunca.

Tienen, pues, los cruceros que acaban de llegar al Callao, mayor importancia que la de satisfacer un justo sentimiento de amor propio nacional. Debemos ver en ellos un seguro de seguro sobre la paz; una inversión de capitales que hace el País como medio de garantizar la tranquilidad internacional que está en sus más caras conveniencias mantener. En una sociedad de naciones, cualquiera todos de la prevención en nuestros planes de los nuevos cruceros, cayo adquisición ha sido de los actos más laudables del gobierno actual, y seguramente, el que dará pocheros en el país mayores simpatías.

Pero conviene recordar siempre que esas dos unidades navales representan el mínimum de la defensa en el mar; que ellas apenas constituyen hoy el Perú ponerse al abrigo de las agresiones que partan de los débiles, y que debemos mirar los nuevos brotes de guerra como una base inicial para la reorganización futura de la armada nacional. Es preciso, también, tener presente que la trascendencia más de un suceso de esta índole no consiste sólo en el material de combate sino en el progreso en la ciencia naval entre los más grandes, y que precisamente hoy adquiere mayor importancia la marina de guerra de un país cuanto mayor sea el número de los que la poseen, porque en la lucha y en el Callao los dos nuevos buques de guerra nacionales anclados desde hace pocas horas en la bahía del primero de nuestros puertos, que mañana evocan el recuerdo de un pasado triste, pero glorioso para la historia del Perú.

Desde la época infausta de la guerra del Pacífico, quedó la república virtualmente privada de elementos de defensa marítimos, que antes si no tenían don o dos tres poseía de poca importancia, a excepción hecha de los dos monitores el bizarro navío de la preferencia, conocidos en que nos dejaba esa lucha desgraciada y las frecuentes convulsiones políticas que le siguieron. Y el Perú hasta hoy pocos años ha, en la impotencia absoluta en que se hallaba, sin recursos de ninguna clase, un cuarto de siglo.

Afortunadamente ha llegado el momento de darle término a tan anormal situación, y los últimos años ha sido fecundos en trabajos serios, cada vez más provechosos, acumulando con patriótica previsión, día tras día, la cifra respetable de dolar al Perú de los elementos navales absolutamente indispensables para no quedar por entero a merced de los otros pueblos.

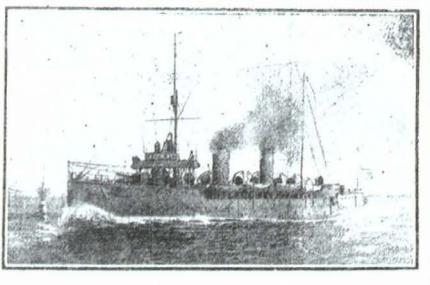
Este y no otro, ha sido evidentemente el propósito de nuestros gobiernos al adquirir los dos gallardos navíos que anclados hoy en las aguas del Callao el pabellón nacional. Irreflexiva reciben en la ciudad han atribuido al Perú movilidad de otro orden al procurarse elementos navales. No ha sucedido que carezca por un camino a impulsos de un empuñado arduo latidos que le revelad, sus hallamos lejos de ser tir, y no han faltado diar en ex Chile y el Ecuador que exageran la natural fatriotera exhortándose por parte nuestra como un peligro para sus respectivos países estos primeros pasos del Perú en la senda progresiva de su reconstrucción militar.

Naturalmente, los gastos menores, aquí y en aquellas naciones, son de atribuido importancia a tales instrumentos. Nuestra línea que nuestro país no se nuevo la importancia de la misma política que necesitaría asegurar para tomarse la preponderancia con ficticia que hoy, más que nunca desea continuar desarrollando tranquilamente sus fuentes de riqueza sin que le perturben el estampido del cañón, ni el duelo y la zozobra que las luchas trágicas de las armas traen al alumbrar en torno suyo. Y precisamente en este deseo el que les llevaría al Perú a hacer el sacrificio de invertir dinero en elementos de defensa, porque para evitar conflictos armados no basta la voluntad de no pueblo de vivir en armonía con todos los demás, sino si en la previsión eficaz en el caso de fuerza que hagan imposible provocaciones de otros pueblos, sea por sólo sea de aquellos que sigan resultados y material no les permitan la agresión con ventaja. Ya que, por desgracia, no puede prescindir hoy el Perú, olvidar sus elementos bélicos con los de los vecinos más fuertes, es siempre satisfactorio reconocerse en situación de q' aquéllos los mismos hayan de sus vecinos a respetarlo, y los mejor armados supongan cuando con elementos bastantes a no para reprimirlos materialmente, al menos para salvar la honra de su bandera. Y esta debe ser política inviolable de nuestro país, como medio de prevenir, en lo posible, dos graviosos contingencias internacionales, con voluntad firme de no provocarlas nunca.

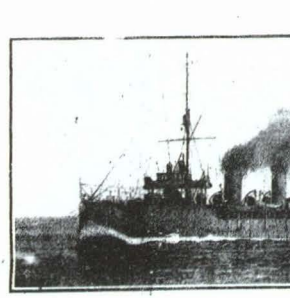
Tienen, pues, los cruceros que acaban de llegar al Callo, mayor importancia que la de satisfacer un justo sentimiento de amor propio nacional. Debemos ver en ellos un seguro de seguro sobre la paz; una inversión de capitales que hace el País como medio de garantizar la tranquilidad internacional que está en sus más caras conveniencias mantener. En una sociedad de naciones, cualquiera todos de la prevención en nuestros planes de los nuevos cruceros, cayo adquisición ha sido de los actos más laudables del gobierno actual, y seguramente, el que dará pocheros en el país mayores simpatías.

Pero conviene recordar siempre que esas dos unidades navales representan el mínimum de la defensa en el mar; que ellas apenas constituyen hoy el Perú ponerse al abrigo de las agresiones que partan de los débiles, y que debemos mirar los nuevos brotes de guerra como una base inicial para la reorganización futura de la armada nacional. Es preciso, también, tener presente que la trascendencia más de un suceso de esta índole no consiste sólo en el material de combate sino en el progreso en la ciencia naval entre los más grandes, y que precisamente hoy adquiere mayor importancia la marina de guerra de un país cuanto mayor sea el número de los que la poseen, porque en la lucha y en

Los cruceros en el Callao



"ALMIRANTE GRAU" (con imagen de acuerdo)



"CORONEL BOLOGNESI"

Acabos de fondear en el Callao los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", según se verá por el anuncio de nuestro corresponsal en ese puerto, que publica mos en la segunda página de este número. Completaremos esta noticia con otros detalles, más tarde.

NOMINA DE LOS OFICIALES

Comandancia general de la división naval compuesta de los cruceros peruanos "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi"

Comandante general, contra-almirante don Melitón Carvajal.
Teniente 1o. don Oscar Herbich.
Ayudante, don Carlos Rospigliosi Vigil.
Inspector de máquinas 1er. ingeniero, Stephen Ramsay.
Crucero "Almirante Grau"
Comandante, capitán de navío graduado, don Eduardo Hidalgo.
Segundo comandante, capitán de corbeta graduado, don Nemes I. Loza.
Oficial de detall y contador, teniente 1o. don José M. Olivera.
Tenientes 2os., don Julio Carbajal.
Teniente 2o. graduado don Juan Althaus.
Alférez de fragata, D. Manuel D. Nuere.
Guardiamarina, don Arturo Tavela.
Guardiamarina, don Enrique Monteverde.
Guardiamarina, don Alejandro Valdivia.
Guardiamarina, don Federico Tudela.
Primer ingeniero, don Charles F. Hair.
Segundo ingeniero, don Tomás Lados.
Tercer ingeniero, don William Bain.
Cuarto ingeniero, don Robert Campbell.
Telegrafista, don Mantiago B. Baker
Electricista, don Nathan H. Smith

Crucero "Coronel Bolognesi"

Comandante, capitán de navío graduado, don José M. Quiñones.
2o. Comandante, capitán de fragata graduado, don Pedro A. Buenagua.
Oficial de detall, contador, teniente 1o. don Manuel F. Figueroa.
Teniente 1o. graduado, don Oscar Mavila.
Teniente 2o., don Hermán Silgado.
Alférez de fragata, don Guillermo Martínez
Guardiamarina, don Federico Tudela.
Guardiamarina, don Mario Vivanco.
Guardiamarina, don Antonio Castañeda.
Guardiamarina don Carlos Saez.
Primer ingeniero, don Joseph Anderson.
Segundo ingeniero, don Jeremías Ford.
Tercer ingeniero, don Robert F. Dayde.
Telegrafista, don J. L. Marian.
Vistan, además, como pasajeros, el prefectado padre Argalena y el correspondal de "El Comercio" don Eudosio Carreras.

"Pandenan, Brothers and Company", interesándose la primera en manejar sus negocios con los Talleres Holden, que rápidamente progresaban y de los que recibía importantes encargos, hasta el punto de tener que abrir una sucursal en Nueva York.

Edward Vickers era el suelo de Sayner y seguí se abrió en mercado con cinco hijos de este, de de cuya unión tuvo cuatro hijos, quienes entraron, andando el tiempo, a formar parte en los trabajos de la casa.

Seguridos MM. Vickers y Sayner, el primero que vio aumentar de un modo extraordinario la importancia de sus talleres, contó en 1867, a dirección de los mismos a su hijo Mr. Thomas E. Vickers, quien como más joven y educado a tal todo podía emplear perfectamente la obra del fundador. Así fue en efecto, y en la actualidad es el inteligente ingeniero que preside el consejo de administración de la compañía.

Necesitando dar mayor amplitud a sus industrias en 1867 se pensó en la conveniencia de nuevos talleres, abandonar al efecto, los entonces sitio en Brightside y emprendiendo al efecto, siguiendo los pasos que para establecer a causa de una inundación produjo el Dale Dyke.

Durante este tiempo habíanse a

"Pandenan, Brothers and Company", interesándose la primera en manejar sus negocios con los Talleres Holden, que rápidamente progresaban y de los que recibía importantes encargos, hasta el punto de tener que abrir una sucursal en Nueva York.

Edward Vickers era el suelo de Sayner y seguí se abrió en mercado con cinco hijos de este, de de cuya unión tuvo cuatro hijos, quienes entraron, andando el tiempo, a formar parte en los trabajos de la casa.

Seguridos MM. Vickers y Sayner, el primero que vio aumentar de un modo extraordinario la importancia de sus talleres, contó en 1867, a dirección de los mismos a su hijo Mr. Thomas E. Vickers, quien como más joven y educado a tal todo podía emplear perfectamente la obra del fundador. Así fue en efecto, y en la actualidad es el inteligente ingeniero que preside el consejo de administración de la compañía.

Necesitando dar mayor amplitud a sus industrias en 1867 se pensó en la conveniencia de nuevos talleres, abandonar al efecto, los entonces sitio en Brightside y emprendiendo al efecto, siguiendo los pasos que para establecer a causa de una inundación produjo el Dale Dyke.

Durante este tiempo habíanse a

LAS GRANDES INDUSTRIAS

Vickers, Sons & Maxim, Limited

Creemos de oportunidad el siguiente artículo que publica in "Revista Ilustrada de Bronces, Ferrocarriles y Seguros", sobre la conocida inglesa que en mayor escala ras de Barrow-in-Furnes se han construído los cruceros peruanos "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" que acaban de llegar al Callao.

Digno de imitar ejemplo de á lo que pueden llegar las industrias unidas de una buena inteligencia los dirigentes y sus subalternos, y cuánto contribuye los mismos, en la importante cosa cuyo título sirve de epígrafe á estas líneas

Tendiendo á seguir los cortinajes de la industria moderna, que exige á obrar con tiempo y á mover en grandes escalas económicas y construcciones diversas, evitando en el siempre molesto trabajo con todos los ramos de forma, y sobre todo, sólo vando el gravísimo inconveniente de los intermediarios q' á más de dificultar la entrega de la obra, hacen subir el costo de ésta, han constituídos las grandes casas consolidadas en q' una ó q' otra ocupa, se encuentran unidos y armonizados todos los distintos industriales, llamados á coadyuvar en la construcción de determinados aparatos.

En efecto, la poderosa compañía denominada Vickers, Sons and Maxim, limited, que no es sino la reconstrucción de tres importantes sociedades, cada una de las cuales no podía haber pasado sus vicisitudes antes de llegar á la más alta cima del prestigio y la prosperidad, se presenta actualmente en condiciones de poder, por sí sola, sin necesidad de acudir á nadie, construir obras tan complicadas y importantes como la que constituyen los buques de guerra, pro-

Barrow-in-Furnes, los talleres de Sheffield, donde se construyen los primeros talleres.

Separados ambos socios en 1829, los dos casas tomaron gran parte en el movimiento industrial de la comunidad poblacional, trabajando cada uno de ellos "Naylor, Vickers and Company", y la otra Vickers and Company", y la otra

Hasta para fabricar acero—los famosos que llevan aquel nombre—y planchas de blindaje con su fábrica de máquinas en Barrow-in-Furnes, los de cañones en Erith y otros lugares y sus magníficos talleres navales, esta compañía, y sólo ella, podría servir para abastecer con toda clase de armamentos tirmes é terminados á un coste de la importancia y los necesidades de la Gran Bretaña.

Sin perjuicio de volver á ocuparnos otro día de esta empresa, y por lo cortante que siempre resulta ser el desenvolvimiento de los grandes industriales, haremos algo de historia de la que vamos tratando.

Mr. George Naylor, abuelo de los dos actuales directores gerentes de la sociedad (Mrs. Thomas E. Vickers y Albert Vickers) fundó la fabrica cuya hace próximamente siglo y medio, y asociándose con Mr. Jóca Henderson, la estableció en Sheffield, donde se mostraron los primeros talleres.

Separados ambos socios en 1829, los dos casas tomaron gran parte en el movimiento industrial de la comunidad poblacional, trabajando cada uno de ellos "Naylor, Vickers and Company", y la otra Vickers and Company", y la otra

Barcelona en sus fábricas y talleres, donde las materias que casi pudiéramos llamar primeras, hasta los más perfeccionados semitrabajos y la más refinada decoración de elementos.

Pocos fundidos á forjados, bloques, cañones, etc., salen de todo ello puede salir del mismo lugar, sobrándonos así cimarra, haciéndose una sola la garantía de responsabilidad y constructiva, con la obra más debida puntualidad y de modo que todas sus piezas funcionen con una perfecta precisión.

Aparte de estas razones que á todos, gobiernos y particulares, interesan, esta compañía tiene para Inglaterra una especial importancia y es, la de que dependiendo principalmente del poderío del Reino Unido de su fuerza naval, es para aquella nación fácil, ventajoso y honroso de sus ingleses orgullo el poder contar dentro de su territorio y nacionalidad con una empresa semejante, cuyos talleres abarcan mayor extensión que varios fuertes del gobierno; llamamos detalle que prueba lo que valen las iniciativas particulares frente á los propósitos oficiales, siquiera "ésta parte de nuestros más adelantados en cuanto ingleses)

Con sus grandes talleres de Sheffield para fabricar aceros—los famosos que llevan aquel nombre—y planchas de blindaje con su fábrica de máquinas en Barrow-in-Furnes, los de cañones en Erith y otros lugares y sus magníficos talleres navales, esta compañía, y sólo ella, podría servir para abastecer con toda clase de armamentos tirmes é terminados á un coste de la importancia y los necesidades de la Gran Bretaña.

Sin perjuicio de volver á ocuparnos otro día de esta empresa, y por lo cortante que siempre resulta ser el desenvolvimiento de los grandes industriales, haremos algo de historia de la que vamos tratando.

Mr. George Naylor, abuelo de los dos actuales directores gerentes de la sociedad (Mrs. Thomas E. Vickers y Albert Vickers) fundó la fabrica cuya hace próximamente siglo y medio, y asociándose con Mr. Jóca Henderson, la estableció en Sheffield, donde se mostraron los primeros talleres.

Separados ambos socios en 1829, los dos casas tomaron gran parte en el movimiento industrial de la comunidad poblacional, trabajando cada uno de ellos "Naylor, Vickers and Company", y la otra Vickers and Company", y la otra

Barcelona en sus fábricas y talleres, donde las materias que casi pudiéramos llamar primeras, hasta los más perfeccionados semitrabajos y la más refinada decoración de elementos.

Pocos fundidos á forjados, bloques, cañones, etc., salen de todo ello puede salir del mismo lugar, sobrándonos así cimarra, haciéndose una sola la garantía de responsabilidad y constructiva, con la obra más debida puntualidad y de modo que todas sus piezas funcionen con una perfecta precisión.

Aparte de estas razones que á todos, gobiernos y particulares, interesan, esta compañía tiene para Inglaterra una especial importancia y es, la de que dependiendo principalmente del poderío del Reino Unido de su fuerza naval, es para aquella nación fácil, ventajoso y honroso de sus ingleses orgullo el poder contar dentro de su territorio y nacionalidad con una empresa semejante, cuyos talleres abarcan mayor extensión que varios fuertes del gobierno; llamamos detalle que prueba lo que valen las iniciativas particulares frente á los propósitos oficiales, siquiera "ésta parte de nuestros más adelantados en cuanto ingleses)

Con sus grandes talleres de Sheffield para fabricar aceros—los famosos que llevan aquel nombre—y planchas de blindaje con su fábrica de máquinas en Barrow-in-Furnes, los de cañones en Erith y otros lugares y sus magníficos talleres navales, esta compañía, y sólo ella, podría servir para abastecer con toda clase de armamentos tirmes é terminados á un coste de la importancia y los necesidades de la Gran Bretaña.

Sin perjuicio de volver á ocuparnos otro día de esta empresa, y por lo cortante que siempre resulta ser el desenvolvimiento de los grandes industriales, haremos algo de historia de la que vamos tratando.

Mr. George Naylor, abuelo de los dos actuales directores gerentes de la sociedad (Mrs. Thomas E. Vickers y Albert Vickers) fundó la fabrica cuya hace próximamente siglo y medio, y asociándose con Mr. Jóca Henderson, la estableció en Sheffield, donde se mostraron los primeros talleres.

Separados ambos socios en 1829, los dos casas tomaron gran parte en el movimiento industrial de la comunidad poblacional, trabajando cada uno de ellos "Naylor, Vickers and Company", y la otra Vickers and Company", y la otra

Portada de la edición de tarde correspondiente al diario *El Comercio* del 10 de agosto de 1907



EL COMERCIO—LIMA, SABADO 10 DE AGOSTO DE 1907

Los cruceros en el Callao

Telegramas

CRONICA

Empresas Eléctricas Asociadas

TRAFICO DE LIMA Y CALLAO

DEBIENDO LLEGAR MAÑANA DE 12 A 2 P. M. LOS CRUCEROS "ALMIRANTE GRAU" Y "CORONEL BOLOGNESI", QUEDA SIN EFECTO EL AVISO PUBLICADO EL DIA DE AYER RESPECTO AL TRAFICO EXTRAORDINARIO ENTRE LIMA Y CALLAO QUE QUEDA MODIFICADO EN LA SIGUIENTE FORMA:

EN LOS DIAS SABADO Y DOMINGO, ADEMAS DE LOS CARROS DEL FERROCARRIL ELECTRICO DE LIMA Y CALLAO QUE SALDRAN CADA 4 MINUTOS, DESDE LAS 10 Y 30 P. M. HASTA LAS 12 DE LA NOCHE, HABRA EN EL

FERROCARRIL INGLES

TRENES CADA HORA, DESDE LAS 10 Y 30 A. M. HASTA LAS 11 Y 30 P. M. QUE SALDRAN DE LA ESTACION DE SAN JUAN DE DIOS Y DE LA PRINCIPAL DEL CALLAO, PARANDO UNICAMENTE EN BELLAVISTA, CON TARIFA DE PASAJE IGUAL A LA DEL ELECTRICO.

Lima, 9 de agosto de 1907.

LOS GERENTES.

La Academia de Idiomas

Del profesor Philipp Voigtel se ha trasladado á la calle de la acreedora de Miraflores, altos.

A. Mac Sorley

DENTISTA

Ha abierto una sucursal en la calle de

Merced No. 636

en las altas de la Librería Romana en la cual trabaja.

L. B. Fucchansky

Recién llegada de Europa y la República Argentina con las últimas novedades profesionales, especialista en trabajos de oro, puentes, coronas y dientes fijos sin paladar, dentaduras de cuerda, sistema perfeccionado, implementos de oro, platino y porcelana. Todas las operaciones se hacen sin el menor dolor por medio de anestésicos poderosos é instrumentos. Se habla francés y alemán.

Desinfección esmerada

Precios módicos

VAPOR PARA TUMBES

El vapor nacional "Nazareth", se encuentra en Cerro, Sarmiento, Chimbote, Salaverry, Huanchaco, Pacasmayo, el miércoles 10 del presente, á las 3 p. m. Para Tumbes, Cerro, Pacasmayo y Huanchaco. Para fletes y pasajes ocurrir á la agencia de

E. Mirenghi.

Lima, agosto 9 de 1907.

CEMENTO

Marca revolver, calidad superior garantizada y de otras marcas. Venden abordo y despachado:

Faust°. G. Piaggio & Co.

Arsenal N. 38/42.

Callao.

DOCTOR J. T. CANCINO

Médico y cirujano de las Facultades de Lima y Génova.

Especialista en enfermedades del sistema nervioso, del aparato digestivo y de la nutrición.

Consultas de 2 á 4 p. m. Núm. 32 altos—Teléfono 1262.

El pasta italiano. Mas aplicad. desinfecta. Un pasta francesa.

EL DOCTOR ZARICH

Avisa á sus clientes que ha trasladado su domicilio á la calle de Magallanes número 222, siendo su entrada para el consultorio por la puerta de la ventana de reja izquierda. Horas de consulta: de 7.30 á 8 y 30 de la mañana. De 1 á 4 de la tarde.

"La Cabaña"

Droguería veterinaria

De Luis Tardía pedir San Andrés 1[illegible]

Champagne Moet & Chandon Extra Dry "BRUT IMPERIAL"

Tienen en venta:

Ph. Ott & Co

Piano

F. Navarro Mar

Perito mecánico de máquinas de escribir.

Sub-Agente de la afamada máquina de escribir "SECOR" y de la Librería é Imprenta Gil, para la venta de Olivar y Elliot.

Vende toda clase de máquinas de escribir, revisa, compone y cambia por nuevos sistemas.

Concepción No. 307—Teléfono 1478.

TERAUD NAVARRO y Cía.

Dr. Febres Odriozola

ESPECIALIDAD: PARTOS Y ENFERMEDADES DE SEÑORAS. TRATA EL CANCER POR UN CONCURRIMIENTO ENTERAMENTE CIERTO.

Consultas de 1 á 4 p. m.

Cuatro cuadras 9 altos—Teléfono 1[illegible]

Dr. Nicanor Sacua

Médico y Cirujano. Titulado en cuatro universidades de Europa y América. Consultas en inglés, francés é italiano.

Consultas de 1 á 4 p. m.

Compañía de Vapores de La MALA REAL

Cambio de itinerario

VAPOR PARA NEW YORK

El 27 de agosto saldrá de COLON para NEW YORK, [illegible] "ORINOCO"

[illegible]

GEORGE, STOKES y Co.

Agentes.

CALLE DE ALBARAS NUMERO 1 LIMA.

BANCO ITALIANO

De conformidad con el artículo [illegible] de los estatutos, el directorio ha resuelto [illegible] á los accionistas la entrega [illegible] por cuenta sobre el capital [illegible] una libra por acción, que deberá ser pagada en la caja de este banco, desde la fecha hasta el 31 del presente.

Lima, 8 de agosto de 1907.

SE ALQUILA DEPARTAMENTOS [illegible]

LUZ ELECTRICA EN AREQUIPA

HABIENDO TERMINADO EL 30 DE OCTUBRE DEL AÑO ENTRANTE DE 1907, EL CONTRATO CELEBRADO POR EL H. CONCEJO DEPARTAMENTAL DE AREQUIPA CON LA EMPRESA DE LUZ ELECTRICA, PARA EL ALUMBRADO DE LA POBLACION, SE PONE EN CONOCIMIENTO DE LAS PERSONAS QUE DESEEN ENGANCHARSE DE DICHO SERVICIO, QUE DURANTE EL TIEMPO QUE FALTA HASTA EL VENCIMIENTO DEL CONTRATO CON LA MENCIONADA EMPRESA, PUEDEN HACER LOS ESTUDIOS [illegible] PARA PROPORCIONAR [illegible] ALUMBRADO, PONIENDO EN CONOCIMIENTO LOS DATOS QUE SEAN [illegible] VENTAJOSOS, Y MANDAR [illegible] DECLARAR PROPUESTAS A ESTA [illegible] AREQUIPA, JULIO [illegible] DE 1907.

JOSE S. DE RIOJA

Tesorero [illegible]

DOCTOR PEREZ ARANIBAR

Manfredo Frankfurt

REPRESENTANTE VIAJERO DE LA CASA SAMUEL BROTHERS DE NEW YORK, AVISA A TODOS LOS CLIENTES DE DICHA CASA QUE EL Sr. F. L. CROSBY DE RIO VIRREYNA, CESA DESDE ESTA FECHA DE SER AGENTE DE LA MISMA.

EL DICHO Sr. FRANKFURTER CON OFICINA EN FILIPINAS SE PERMANECERA EN ESTA CAPITAL LOS MESES DE AGOSTO Y SETIEMBRE Y HARA ESFUERZOS PARA CONSEGUIR PEDIDOS QUE LOS RESPETABLES CLIENTES SE DIGNAN CONFIARLE PARA LA CASA SAMUEL BROTHERS DE NEW YORK, Y QUE SERAN CUMPLIDOS.

OPORTUNAMENTE LA CASA DE NEW YORK AVISARA A SUS CLIENTES POR CIRCULAR, CUAL SERA SU NUEVO AGENTE EN LIMA.

LIMA, AGOSTO 4 DE 1907.

Dr. E. Campodónico

MEDICO Y CIRUJANO

OCULISTA

Calle de Espadaña No. 2[illegible]

Consultas en su casa de 9 y media á 12 y media de la mañana y de 1 á 4 de la tarde.

Consultas para los pobres en el Hospital Italiano de 2 á 4 p. m.

English and French spoken.

Lima, octubre 8 de 1906.

Segunda página correspondiente a la edición de la tarde del 10 de agosto de 1907



El Contralmirante Carvajal, el señor C.J. Estenós, Cónsul del Perú, jefes y oficiales del Crucero *Almirante Grau*, el día de la partida de Fleetwood.

números principales; por supuesto con una champañada al final. Todo estaba casi listo. Los alemanes de la banda se preparaban á tocar el himno como nunca. Sólo se esperaba el día.

Pero no se realizaron nuestros deseos. Desde las 10 a 11 p.m. del 27, el tiempo, lejos de componerse, comenzó á empeorar, tomando caracteres casi siniestros. Cielo y mar ennegrecieron rápida y simultáneamente. Las olas, al chocar con los buques, producían estampidos de cañón, y la espuma blanca que despedían al reventar, hacía resaltar más el tinte oscuro y pavoroso de la noche.

Dicen que hay quien ha visto por esos sitios, en temporal, olas de 40 metros de altura. Nosotros nos conformamos con las vistas y tenemos de sobra.

Fue una noche atroz aquella, y, los días 28 y 29 iguales á ella. Parecía que el viento quería llevarnos otra vez al estrecho.

Por supuesto, no hubo fiesta; no hubo humor; ¡no hubo nada! Cualquier manifestación de regocijo, salida espontáneamente de los espíritus, sucumbía ante la furia del temporal. Y en Lima ¿cómo estarán?, decían algunos. Los oficiales, que eran los más entusiastas, tenían que dedicar sus esfuerzos y atenciones á las exigencias de la situación.

Mientras tanto, el convoy, que hasta allí marchaba en forma, volvió a romperse, como cuando el "pampero" y los alambres de la radiotelegrafía volaron de nuevo al espacio, en alas del viento. Apenas se dieron tiempo para que comunicara el comandante del Bolognesi que había reducido á 60 el número de revoluciones, en vista de la braveza del mar.

Quedamos, pues, reducidos á luchar con el embate, cada uno por su cuenta y sin mirar más que los abismos formados por las olas alrededor de los cruceros. El Grau tuvo también que disminuir su andar pues embarcaba agua con exceso. A lo sumo avanzaba tres millas por hora, y á veces dos.

Después del 28 se hicieron en el Grau varias tentativas para saber del otro buque; pero no pudo obtenerse resultado alguno. El 30 fue lo mismo, durante todo el día, y como el temporal fue terrible, principió a sentirse cierta inquietud, muy legítima entre compañeros. Por fin, á eso de las 8 p.m. y cuando la atmósfera, ya más serena, invitaba a pasear por la cubierta, el telegrafista, alborozado, avisó que lo llamaban del Bolognesi y que, por la intensidad del sonido, calculaba estuviese a 90 millas de distancia.

-Veamos qué dice exclamaron todos.

El comandante Ontaneda avisaba muchas cosas, entre ellas, que había salvado el buque y que no tenía carbón si no para dos o tres días más: agregando que no había podido comunicar nada por la descompostura del aparato.

Poco después, el mismo comandante participa no quedarle otro recurso que arribar a Lota. El contralmirante no se conforma. Tiene razón. Se sulfura y exclama: No es posible, á ver, que venga Ramsay!... Mr. Ramzay es un profesional inglés, que viene al servicio de la escuadra.

-Qué hay sobre esto?, le interroga. Lea usted ¿Qué se han hecho las toneladas de carbón embarcadas en Madryn con tanto esmero? Se miden entonces las carboneras del Grau y resulta muy poca diferencia de la cantidad arrojada por el Bolognesi. Mr. Ramsay ofrece un informe al respecto, pero los ingenieros principales, Mr. Hair y Mr. Lyon, manifiestan lo que también creen mucho oficiales, esto es, que el consumo diario de carbón para 100 revoluciones es de 70 y 80 toneladas, y no de 40, como se venía diciendo; máxime en la actualidad que las máquinas están en trabajo constante desde hace tres meses, sin haber recibido una sola limpiada en forma.

La nueva situación se hacía algo embarazosa, y era menester ponerle término, como se le puso.

-"A Coronel!", dijo el contralmirante; y punto. Esto fue a las 8 de la mañana del día 31. Faltarían os, para llegar a ese puerto chileno, una distancia como de 300 millas.

El 1º de agosto, á las 10 y tres cuartos de la mañana, el Almirante Grau, con bandera peruana al pico, largó ancla en Coronel. La mar no se sentía; estaba tranquila. Su serenidad era tal, que no presentaba la menor huella de su reciente lucha terrible contra el viento.

El Coronel Bolognesi llegó más tarde, al oscurecer. Eran cerca de las 6 p.m. Al fondear, dio parte de que necesitaba, antes que nada, agua, pues había sufrido mucho con la insuficiencia de ese artículo, á causa de una descompostura en las máquinas evaporadoras.

El mismo día se comenzó á tomar carbón de las minas de Schovager. Todo era constancia y actividad, para terminar lo más pronto. El capitán del puerto se apresuró a ofrecer sus servicios, que fueron agradecidos. En dos días contaba ya cada buque con más de 550 toneladas de carbón; es decir, lo necesario para ponerse en el Callao, fácilmente, en ocho días.

Zarpamos de Coronel el día 3, con un tiempo espléndido, no obstante lo malo que se manifestó la víspera. Ordenóse navegar á 12 millas por hora; pero las máquinas, algo sucias por el largo viaje y la mala calidad del último carbón, no pudieron, después de los tres primeros días, mantener constante la presión necesaria, sino á expensas de un mayor consumo de combustible; por lo que, entre otras cosas, se suspendió el acuerdo de acercarse a Pisco y hacer las señales convenidas. Felizmente, á la altura de Tambo de Mora, pudo el contralmirante comunicarse con el ministerio de la guerra, por medio del aparato inalámbrico del crucero americano "Saint Louis", cuyo comandante tuvo la fineza de ponerlo, con tal objeto, á disposición de las autoridades chalacas; arreglándose, entonces, entrar al Callao á las 12 del día de hoy, 10 de agosto, y no á las 2 p.m., como estaba convenido.

El 10 de agosto de 1907 los cruceros estuvieron en el Callao. La emoción patriótica fue indescriptible. El puerto estaba iluminado con miles de focos eléctricos. La capital, literalmente, quedó despoblada. Las manifestaciones de patriotismo fueron multitudinarias y emotivas. Hombres, mujeres y niños de toda condición social enronquecían vivando al Perú y a su Marina de Guerra. Cuando se permitió la visita del público a los barcos, éstos eran abordados con una mezcla de respeto y entusiasmo. Muchos besaban las cubiertas y los cañones. En el editorial de ese diez de agosto Antonio Miró Quesada pedía se atendiera a la óptima formación de la oficialidad naval y tripulaciones; igualmente recomendaba que los nuevos buques estuvieran en constante actividad realizando variados y exigentes ejercicios. Estos buques prestaron invalorables servicios al país y en ellos se formaron centenares de excelentes oficiales de nuestra Armada. Ambos cruceros pasaron a la reserva en 1952 y fueron dados de baja en 1958. Con los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* renació vigorosamente nuestra Marina de Guerra, gallarda custodia y defensora del Mar de Grau.