



Capítulo 4

FABIÁN NOVAK | JORGE ORTIZ
(EDITORES)

EL PERÚ Y LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

El Perú y la Primera Guerra Mundial
Fabián Novak y Jorge Ortiz (editores)

© Fabián Novak y Jorge Ortiz, 2014

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Diseño, diagramación, corrección de estilo
y cuidado de la edición: Fondo Editorial PUCP

Primera edición: diciembre de 2014
Tiraje: 500 ejemplares

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio,
total o parcialmente, sin permiso expreso de los editores.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2014-17984
ISBN: 978-612-317-060-8
Registro del Proyecto Editorial: 31501361401133

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa
Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

EL PERÚ Y LOS ASPECTOS MILITARES DE LA GUERRA

Jorge Ortiz Sotelo

1. INTRODUCCIÓN

Conocida en sus tiempos como la Gran Guerra, la Primera Guerra Mundial produjo cambios profundos en el orden político y económico global, pero fue en el ámbito militar donde dichos cambios se vivieron con mayor dramatismo. El armamento fue mucho más letal que el usado en las guerras precedentes, pues produjo millones de bajas tanto en las fuerzas contendientes como en la población civil. El submarino evolucionó rápidamente y dejó de ser un elemento concebido esencialmente para la defensa de puertos para convertirse en un arma oceánica eminentemente ofensiva. La aviación se transformó radicalmente cuando las endebles naves de la época comenzaron a portar ametralladoras y bombas.

Las potencias europeas se desgastaron en esa prolongada conflagración, lo cual facilitó que Estados Unidos, que recién ingresó a la guerra en 1917, surgiera como el poder económico y militar predominante. En ese proceso, mientras los capitales e influencia europea en América Latina disminuían, la presencia norteamericana se fue haciendo cada vez mayor, y al finalizar la guerra varios de nuestros países se habían vuelto crecientemente dependientes de la nueva potencia.

En el caso peruano, esta influencia se hizo patente en el ámbito de la defensa con la contratación de una misión naval norteamericana que reemplazó a la francesa, aunque la influencia de Francia se mantuvo en el ejército por varias décadas más.

El Perú no estuvo ajeno a la lucha propiamente dicha. La opinión pública se inclinó tempranamente por la causa aliada, mientras que las colonias extranjeras asumieron la natural defensa de sus respectivos países y varios de sus miembros más jóvenes se sumaron a la lucha. Tampoco faltaron los peruanos que, por diversos motivos, optaron por combatir en uno u otro bando. En el mar, la guerra se acercó a nuestras costas en 1914, cuando fuerzas navales de ambos bandos operaron en la zona, hecho que afectó al tráfico marítimo y obligó a varios buques alemanes a internarse en puertos peruanos. Más lejos, en aguas europeas, en 1917 la barca nacional Lorton fue hundida por un submarino alemán, lo cual llevó a que rompiéramos relaciones con el Imperio alemán.

Algunos de estos temas fueron abordados casi contemporáneamente por Juan Bautista de Lavalle (1919) y Federico Alonso Pezet (1917-1920, vol. III, pp. 287-306); y en tiempos recientes lo han hecho Percy Cayo Córdova (2009, pp. 97-118), Germán Bravo Valdivieso (2007, pp. 239-252) y Ernesto Morales Erroch (2004, pp. 56-64; 2006, pp. 107-124). Lo que ahora presentamos busca dar una nueva mirada a aquellos aspectos propiamente militares de la guerra que nos afectaron.

2. AL CAMPO DE BATALLA

El 28 de julio de 1914, un mes después del asesinato en Sarajevo del archiduque Francisco Fernando, el Imperio austrohúngaro declaró la guerra a Serbia. Lo que pudo ser un conflicto limitado al espacio balcánico quebró el delicado balance europeo y en menos de un mes se habían conformado dos bloques en lucha, el de los Poderes Centrales, formado por Austria-Hungría, Alemania y Turquía; y el de los Aliados, constituido por Serbia, Montenegro, Rusia, Francia, Bélgica y Gran Bretaña,

a los que se sumó Japón el 28 de agosto. La guerra habría de durar hasta noviembre de 1918, y en su curso, Bulgaria se unió a los Poderes Centrales, mientras que Italia, Grecia, Portugal, Rumanía y Estados Unidos lo hicieron a los Aliados.

El ingreso norteamericano a la guerra arrastró a varios países del continente a endurecer su postura respecto a las Potencias Centrales, e incluso Brasil llegó a despachar una fuerza naval a operar con los aliados en aguas norafricanas. Pero al margen de ello, las colonias extranjeras encontraron diversas formas de apoyar a sus respectivos países, entre ellas proveyendo información sobre movimientos de naves enemigas. Asimismo, un número relativamente considerable de latinoamericanos se unió a la lucha. Las motivaciones para ello fueron diversas; entre ellas, el sentimiento de lealtad al país de sus antepasados, la simpatía por un país determinado o el simple hecho de encontrarse en la zona al estallar la guerra. Naturalmente, nuestros representantes diplomáticos y consulares en Europa también vivieron de cerca la guerra.

Quizá no sea posible averiguar cuántos peruanos tomaron parte en ella, pero ciertamente no fueron pocos. Conforme se fueron declarando las hostilidades, las embajadas de cada país involucrado convocaron a sus ciudadanos para que prestaran servicio militar. Muchos de ellos habían nacido en el Perú y tenían una suerte de doble nacionalidad, pero se sentían obligados a responder al llamado de la patria de sus ancestros. Así, a principios de agosto varios jóvenes de ascendencia francesa, alemana, austrohúngara y británica marcharon hacia sus respectivos países¹.

El 6 de agosto partieron los primeros grupos de reservistas franceses y alemanes. Los franceses lo hicieron en el Pachitea, nave en la que también se embarcaron los miembros de las misiones militar y naval de esa nacionalidad, en medio de numerosas muestras de simpatía tanto por parte del gobierno como de la población. Si bien el corresponsal de *El Comercio* en el Callao da el nombre de treinta de estos reservistas,

¹ Diario *El Comercio*, número 34681, 3 de agosto de 1914, p. 3.

señala que fueron muchos más, y que un grupo adicional debía salir en el siguiente vapor hacia Panamá². En efecto, cinco días después un centenar de jóvenes franceses de Lima y los departamentos del sur, a los que se sumaron tres oficiales y 25 reservistas procedentes de Bolivia, zarpó del Callao en el vapor Perú³. Una semana más tarde lo hizo otro grupo que había llegado de la zona central del país, y a mediados de setiembre una veintena adicional se embarcó en el Mantaro. Como reportan las publicaciones de la época, varios de ellos dejaban en Lima a sus padres o a su esposa e hijos⁴.

Por su parte, 48 reservistas alemanes se embarcaron el mismo 6 de agosto en el Huasco, encontrándose entre ellos el capitán Llemus, jefe de bahía de la Roland Linie y oficial de reserva de la armada imperial⁵. El Huasco tocó en Salaverry y Paita para recibir a bordo a los reservistas del norte del país, pero 14 de ellos, que trabajaban en las haciendas del valle de Chicama, ya se habían embarcado en el Limari y arribaron al Callao el día 9, con la intención de tomar el siguiente vapor hacia Panamá. A estos se les sumó una veintena de jóvenes de ascendencia alemana que no habían podido salir el día 6⁶.

Más reservistas de estos y otros países en pugna viajaron en los meses y años posteriores, conforme iban alcanzando edad de prestar servicio militar. Al parecer, el último grupo estuvo conformado por 26 jóvenes británicos que salieron del Callao en setiembre de 1918⁷.

² Diario *El Comercio*, número 34687, 6 de agosto de 1914, p. 2, columna 3; número 34688, 6 de agosto de 1914, p. 2, columna 1-2; y número 34689, 7 de agosto de 1914, p. 2, columna 1.

³ Diario *El Comercio*, número 34697, 11 de agosto de 1914, p. 2, columnas 4-5.

⁴ Diario *El Comercio*, número 34713, 19 de agosto de 1914, p. 3, columna 5. *Varietades*, número 342, 19 de setiembre de 1914, p. 1219.

⁵ Diario *El Comercio*, número 34688, 6 de agosto de 1914, p. 2, columnas 1-2; y número 34689, 7 de agosto de 1914, p. 2, columna 1. Véase también Bisher (2012)

⁶ Diario *El Comercio*, número 34695, 10 de agosto de 1914, p. 2, columna 3; y número 34696, 10 de agosto de 1914, p. 2, columna 5.

⁷ *Varietades*, número 550, 14 de setiembre de 1918, p. 880. *The West Coast Leader*, número 349, 14 de setiembre de 1918, pp. 2 y 16; y número 353, 12 de octubre de 1918, p. 7.

Por su parte, los peruanos residentes en Europa buscaron escapar de la guerra. Los primeros en verse en estos aprietos fueron los jóvenes que estudiaban en las universidades de Lieja, Lovaina y Bruselas; a los que pronto se sumaron los que se encontraban en Francia. Algunos lograron pasar a Gran Bretaña, otros pudieron alcanzar París y no faltó el que pudo dirigirse a España o embarcarse hacia el Perú⁸. Al parecer, el primero en retornar al país fue el abogado Glicerio Camino, quien se encontraba en Berlín cuando se declararon las hostilidades. Tras vencer diversas dificultades llegó a Burdeos, donde el 4 de agosto se embarcó hacia Inglaterra, desde donde logró dirigirse al Perú y arribar al Callao el 6 de setiembre⁹.

Ante el impetuoso avance alemán por Bélgica y el norte francés, y los terribles efectos de las armas modernas sobre las ciudades, a principios de setiembre se dispuso que el vapor Urubamba, de la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, que se encontraba en Liverpool reparando sus calderas, evacuara a nuestros connacionales. Al mando del capitán Baxter, el vapor tocó en Portsmouth y Cardiff antes de ingresar a Lorient el 7 de octubre, donde embarcó un crecido número de peruanos, entre ellos los tripulantes del que fuera crucero Elías Aguirre. El 17 de ese mismo mes el Urubamba zarpó hacia Panamá, cruzó el canal del 8 al 10 de noviembre y arribó al Callao seis días después¹⁰.

⁸ Diario *El Comercio*, número 34697, 11 de agosto de 1914, p. 2, columna 4; número 34750, 7 de setiembre de 1914, p. 1, columna 6 y p. 2, columnas 1-2; número 34752, 8 de setiembre de 1914, p. 2, columnas 3-4; y número 34770, 17 de setiembre de 1914, p. 2, columnas 2-5.

⁹ Diario *El Comercio*, número 34750, 7 de setiembre de 1914, p. 2, columnas 1-2.

¹⁰ Diario *El Comercio*, número 34770, 17 de setiembre de 1914, p. 2, columnas 2-5; número 34798, 1 de octubre de 1914, p. 1, columna 6; y número 34890, 16 de noviembre de 1914, p. 1. *Variedades*, número 351, 21 de noviembre de 14, p. 1469; y número 354, 12 de diciembre de 1914, p. 1551. *Panama Record*, volumen VIII, número 12, 11 de noviembre de 1914, p. 113, columna 2.

El país que más peruanos tuvo en sus filas parece haber sido Francia, a raíz de lo cual fallecieron al menos 19 de ellos. Estos fueron los siguientes: capitán de aviación Robert François Martinet, teniente de dragones Gaspar de Candamo y Asencio —hijo del ministro del Perú en París—¹¹, subteniente José García Calderón, sargentos Arthur Sylvain Leonce de Saint Georges, Bernard Eugène Guichard y Charles Pierre Paul Roussel, cabo Jorge Cruége Magot (López Martínez, 1995, II, p. 211)¹², soldados Auguste Alexandre Bergerot, Joseph Marie Grimaldi, Albert Georges Meiss, José Ernesto Marrow Rodríguez, Charles Louis Tassel, Jean Francis Fournier, Froileau Meza —Basadre lo llama Daniel y señala que llegó como grumete del Aguirre—, Eugène Hippolyte Vallet, Julio Pagano y Pierre Henri Nove; el oficial de intendencia Auguste Lamothe y el ayudante mayor de medicina Jean Baptiste Henri Sylvain Louis Molinie¹³.

El más conocido de ellos fue José García Calderón Rey, hijo del expresidente Francisco García Calderón y hermano de los notables intelectuales Francisco y Ventura, y del médico Juan, quien también se unió a las fuerzas francesas. José García Calderón llevaba ya algún tiempo en Francia cuando estalló el conflicto y culminó sus estudios en la Escuela de Bellas Artes. Se enlistó en la Legión Extranjera hacia setiembre de 1914 y aunque no llegó a ver mucha acción en las trincheras, en marzo siguiente pasó a servir como observador de artillería en una unidad de globos aerostáticos. A fines de abril fue ascendido a sargento y en marzo de 1916 a subteniente y fue mencionado varias veces en la Orden del Día tanto de su regimiento como del ejército. El 5 de mayo de 1916, cuando varios globos estaban elevándose sobre Verdún, se desató una violenta tempestad que causó la pérdida de 24 de ellos,

¹¹ *Jornal des Débats politiques et littéraires*, número 317, 14 de noviembre de 1915, p. 3, columna 6.

¹² Ver también *Variedades*, número 437, 15 de julio de 1916, p. 896.

¹³ Véase <http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?laref=415&titre=page-introuvable>. *Variedades*, número 420, 18 de marzo de 1916, p. 358; y número 425, 22 de abril de 1916, p. 525.

uno de los cuales fue el de García Calderón. Logró saltar en paracaídas, a unos 120 metros de altura, pero llegó al suelo sin vida y su cuerpo quedó enganchado en las alambreadas de la primera línea, de donde fue rescatado terriblemente mutilado. Algunos autores señalan que fue condecorado con la Cruz de Guerra con tres palmas, pero no se ha podido validar tal aseveración (López Martínez, 1995, pp. 213-214; Mathieu, 1973; Basadre, 1966, t. XII, pp. 419-421; García Calderón, 1969; De Lavallo, 1919, p. 272).

Junto con otros extranjeros que pelearon por Francia, al menos 14 peruanos se incorporaron al tercer regimiento de Legión Extranjera, uno como oficial, otro como suboficial y 12 como sargentos y legionarios¹⁴. Asimismo, sirvieron a Francia el capitán de sanidad Eudoro Aguilar Oliva, los médicos Juan García Calderón, Teobaldo Ugarte y Luis Mac Nulty; mientras que Guillermo Schmidt es mencionado como parte de las ambulancias militares¹⁵.

Entre los que lograron sobrevivir a la guerra figuran Juan Bielovucic Cavalié, Abel Carriquiry, Luis Segalá, Fernando Lapeyriere, Javier Dávila Bustamante, Enrique Delaude, Georges Bidegaray, Charles Gueroult, Carlos Mendieta, Emilio Antonio Fort, Ramón Bueno, Ricardo Tenaud, Pedro Enrique Magot, Francisco Bassier, el paiteño Manuel Octavio Feijóo y un hermano suyo, los capitanes Figueroa San Miguel y Jerónimo Murga Cisneros¹⁶.

¹⁴ *Historique du Régiment de Marche de la Légion Étrangère. 3er Régiment Étranger d'Infanterie*, 1926, p. 161. París: Berger-Levrault.

¹⁵ Diario *El Comercio*, número 34786, 25 de setiembre de 1914, p. 1, columna 4. *Variedades*, número 351, 21 de noviembre de 1914, pp. 1484-1485; y número 480, 12 de mayo de 1917, p. 541.

¹⁶ Diario *El Comercio*, número 34865, 4 de noviembre de 1914, p. 1, columna 3. *Variedades*, número 340, 5 de setiembre de 1914, p. 1175; número 367, 13 de marzo de 1915, p. 1875; número 382, 26 de junio de 1915, p. 2279; número 413, 29 de enero de 1916, p. 142; número 421, 25 de marzo de 1916, p. 387; número 423, 8 de abril de 1916, p. 450; número 460, 23 de diciembre de 1916, p. 1677; y número 528, 13 de abril de 1918, p. 358. *The West Coast Leader*, número 297, 15 de setiembre de 1917, p. 12.

Los tres primeros sirvieron en la aviación. Bielovucic se enlistó como soldado en el regimiento n° 57, pero casi de inmediato pasó a la escuadrilla aérea n° 26, más conocida como Les Cigognes. Ascendido a oficial, realizó numerosas misiones y fue herido tanto en la batalla del Yser como en Dunkerque. En reconocimiento a su participación en la lucha fue nombrado caballero de la Legión de Honor y fue el primer extranjero en ser condecorado con la Cruz de Guerra con palmas de bronce. También recibió la Medalla Francesa de Voluntario Extranjero Herido, así como otras condecoraciones de Francia, Bélgica e Italia (Zlatar Stambuck, 1990, pp. 221-251). Carriquiry actuó en Salónica y Segalá sirvió en la escuadrilla de aviación 104, con base en Belfort, mientras que Lapteryriere, que era graduado de la Escuela de Artes y Oficios, lo hizo primero en el regimiento 62 de artillería y luego en una fábrica de municiones¹⁷.

Fort se incorporó al ejército en 1915, cuando le faltaba un año para concluir sus estudios de ingeniería; sirvió en la artillería tanto en el frente belga, como en Verdún, Alsacia, Lorena y el Somme. Mereció ser citado en la Orden del Día de su regimiento (López Martínez, 1995, pp. 214-216). Por su parte, Feijóo recibió la Cruz de Guerra por su desempeño en la segunda batalla de Villers Bretonneux, donde fue herido en el rostro¹⁸.

Murga era teniente de artillería en julio de 1913 cuando viajó a Francia con licencia. Al estallar la guerra se incorporó con su grado al regimiento n° 81, y en julio de 1916 fue ascendido a capitán, luego de haber participado en las batallas de Artois, Verdún, Somme, L'Aisne y Champagne. Fue citado dos veces en la Orden del Día del Ejército y condecorado con la Legión de Honor y la Cruz de Guerra. Retornó al Perú en setiembre de 1917, con licencia del ejército francés, siendo

¹⁷ *Varietades*, número 413, 29 de enero de 1916, p. 142; y número 425, 22 de abril de 1916, p. 525.

¹⁸ *Varietades*, número 559, 16 de noviembre de 1918, p. 1095.

ascendido por el gobierno peruano a mayor, e inmediatamente después a teniente coronel¹⁹.

En las fuerzas armadas británicas sirvieron no menos de 155 voluntarios procedentes o residentes durante un periodo prolongado en el Perú²⁰. El periódico de la comunidad británica en el país, *The West Coast Leader*, publicó con regularidad la lista de ellos. En la última de ellas, aparecida en enero de 1918, figuran 24 fallecidos, un desaparecido, doce heridos y otros ocho que, habiéndolo estado, retornaron al frente, tres prisioneros de guerra, una enfermera, tres trabajadores en fábricas de municiones y una larga lista de combatientes en las fuerzas británicas, a los que hay que añadir algunos que prestaron servicio en las fuerzas canadienses. En fecha posterior fallecieron otros tres. Al menos seis fueron condecorados por acciones distinguidas²¹. Además de los incluidos en la lista del *The West Coast Leader*, algunas fuentes mencionan al subteniente David Fraser Luckie e Iglesias, nieto del general y expresidente Miguel Iglesias, al tacneño Gerald J. Child, muerto en Ypres siendo teniente del regimiento de infantería ligera de Yorkshire, al chiclayano Juan Alejandrino Colston y al limeño Eduardo Nugent —en el cuerpo de ingenieros—, a los hermanos Francisco y Enrique Revett, así como a Juan Leguía Swayne, Arturo Francia y Henry A. Cooban²².

¹⁹ *Le Gaulois*, 22 de julio de 1913, p. 4, columna 1. *Journal Officiel de la République Française*, volumen XLVIII, número 208, del 5 de agosto de 1916, p. 6228, columna 3. Resolución legislativa 2485 del 8 de octubre de 1917, y ley 2492, del 19 de octubre de 1917. *Variedades*, número 499, 22 de setiembre de 1918, p. 999; y número 500, 29 de setiembre de 1918, p. 1024.

²⁰ *The South Pacific Mail: War memorial number. An historical record of the tribute of the British communities in Chile, Peru and Bolivia, during the Great War, 1914-1918*. Valparaíso, SPDI, 1920.

²¹ *The West Coast Leader*, número 315, 19 de enero de 1918, pp. 7-8; número 326, 6 de abril de 1918, p. 2; y número 327, 13 de abril de 1918, p. 14.

²² Diario *El Comercio*, número 34838, 21 de octubre de 1914, p. 2, columna 2. López Martínez (1995, pp. 212 y 216). *Variedades*, número 382, 26 de junio de 1915, p. 2279; número 487, 30 de junio de 1918, p. 714; número 515, 12 de enero de 1918, p. 38; número 534, 25 de mayo de 1918, p. 502; y número 558, 9 de noviembre de 1918, p. 1077. Zárate y Ferreyros (1976, p. 304).

Cabe mencionar que en setiembre de 1918 el gobierno británico estableció un distintivo para los aproximadamente diez mil voluntarios que habían venido de América Latina, el cual continuó usándose durante la Segunda Guerra Mundial²³.

Cuando Italia ingresó a la guerra se unieron a sus fuerzas varios italo-peruanos, entre ellos los paiteños Luis y Julio César Ginocchio Sánchez, entre los que se distinguió este último como teniente del Bersaglieri, mercedor de la Medalla al Valor Militar Vittorio Veneto; el igualmente piurano y subteniente de nuestro ejército Rómulo A. Guidino sirvió como sargento en el mismo regimiento; el chanchamaino Luis Gerbi; el trujillano Víctor Manuel Sommarruga; Luis Lanatta, Mario Canepa Grondona, Pedro Ezequiel Roggero y Ayllón; los hermanos Ferruccio, los hermanos Virgilio y René F. Boggio, y el teniente de navío Mario Vignolo. Concluida la guerra, los veteranos formaron el Gruppo Combattenti Italiano, que para 1920 tenía una veintena de integrantes (López Martínez, 1995, pp. 211-212; Centurión Herrera, 1924, p. 240)²⁴. También sirvieron a Italia el coronel médico Alfredo Zaric Chequeni y la chalaca Ana Crovati, quien fue distinguida por sus servicios en la Cruz Roja. Falleció al servicio de Italia el limeño Pedro P. Gallese Morales, mientras que el igualmente limeño Emilio Viale fue herido varias veces; llegó a ser capitán (Spoja, 1998, p. 392)²⁵.

Entre los peruanos que murieron al servicio de Alemania figuran el teniente Alfredo Dubois, Carlos Pruss y César Paz. Nacido en Lima, Dubois pasó a Alemania con su madre y hermano cuando tenía 11 años. Siguió la carrera militar y murió el 30 de agosto de 1914,

²³ Llamó mi atención sobre este tema el investigador Héctor López Aréstegui, a quien agradezco por el dato.

²⁴ Véase también *Variedades*, número 418, 4 de marzo de 1916, p. 298; número 419, 29 de marzo de 1916, p. 327; número 460, 23 de diciembre de 1916, p. 1677; número 474, 31 de marzo de 1917, p. 374; número 476, 14 de abril de 1917, p. 436; y número 485, 16 de junio de 1917, p. 668.

²⁵ Véase también *Variedades*, número 474, 31 de marzo de 1917, p. 374; número 485, 16 de junio de 1917, p. 668; y número 563, 14 de diciembre de 1918, p. 1180.

siendo teniente de infantería del regimiento 131, en una pequeña localidad entre Lumiville y Nancy²⁶. Paz se había educado en Alemania y se alistó al inicio de la guerra. Fue herido varias veces y a fines de 1915 fue condecorado con la Cruz de Hierro²⁷.

Al margen de los peruanos o nacidos en el Perú, hubo un considerable número de extranjeros que al residir o haber residido en nuestro país defendieron a su patria. Entre los que sirvieron en el ejército alemán hemos ubicado al doctor H. Meyer, Augusto Benz, Carlos Sutorius y Eberhard Supper. El primero fue gerente del Sindicato Alemán de Potasa, los dos siguientes fueron altos funcionarios de la casa Welsch, mientras que el último lo fue de la casa E.W. Hardt. Benz fue herido varias veces en el Somme y falleció el 21 de marzo de 1918, el primer día de la última gran ofensiva alemana; mientras que Supper murió en la batalla de Jacobstadt, en el frente ruso²⁸. También se puede mencionar a Hermann y Christian Schroeder, jóvenes empleados de la casa E.W. Hardt, que tras un azaroso viaje lograron llegar a Alemania, donde el primero de ellos falleció a mediados de 1917, siendo teniente²⁹.

Los cuatro oficiales británicos que formaron parte de la comisión peruana demarcadora de límites con Bolivia de 1911 a 1913 participaron en la lucha, además de los que estaban en ella y en la comisión demarcadora con Brasil al estallar la guerra. La noticia de la muerte de dos de ellos, el mayor Harry Stanley Toppin y el teniente C. E. Moores, fue reportada en la prensa peruana³⁰.

²⁶ Diario *El Comercio*, número 34845, 25 de octubre de 1914, p. 5, columna 2; y número 34848, 27 de octubre de 1914, p. 1. *Variedades*, número 531, 4 de mayo de 1918, p. 428; Zárate y Ferreyros (1976, p. 304).

²⁷ *Variedades*, número 414, 5 de febrero de 1916, p. 171.

²⁸ *Variedades*, número 410, 8 de enero de 1916, p. 66; número 417, 26 de febrero de 1916, p. 253; número 423, 8 de abril de 1916, p. 450; número 487, 30 de junio de 1918, p. 714; y número 538, 22 de junio de 1918, p. 584.

²⁹ *Variedades*, número 492, 4 de agosto de 1918, p. 838.

³⁰ Diario *El Comercio*, número 34829, 17 de octubre de 1914, p. 2, columna 3. *The West Coast Leader*, número 145, 10 de octubre de 1914; número 146, 17 de octubre de 1914, p. 12; y número 160, 30 de enero de 1915, p. 4.

Pierre Guislain, hijo del ministro belga en Lima, prestó servicios cerca al monarca belga y fue condecorado con la Cruz de Guerra y con la medalla del Rey Alberto I³¹.

Además de los que habían formado parte de las sucesivas misiones militares y navales francesas en el Perú, muchos otros franceses que habían residido en nuestro país pelearon por su patria. Entre ellos Marcel Cadiot y Jorge Schmitt, que habían sido funcionarios de la casa Harth y Schmitt, respectivamente; Henry Sentex, Eugenio Mauny, el vizconde de Ronceray, Jean Baptistes Saux, el médico Desauvais de Guermarquer y Noe Levy³².

Entre los muchos italianos vinculados con el Perú que tomaron parte en la lucha se encontraban Hugo Scarletti, Francisco Castagnini, Gaetano Ramó y Eduardo Sessarego. El primero había sido agente de importantes casas comerciales en Lima y falleció en el frente austriaco en los primeros meses de la lucha; el segundo integró una ambulancia militar; Ramó había trabajado nueve años en una casa comercial italiana en Lima; y el arquitecto Sessarego ejerció su profesión largos años en nuestra capital³³. También figuran Lorenzo Ferreccio y Ángel Cristiani, así como dos oficiales italianos que se encontraban prestando servicios en el Perú cuando su país entró a la guerra, los capitanes Alfredo Caroelli y Manfredo Viviani della Cella, que marcharon a Italia en junio de 1915³⁴.

³¹ Véase <http://theworldwar.org/sites/default/files/National%20WWI%20Museum%20new%20objects.pdf>

³² Diario *El Comercio*, número 34867, 5 de noviembre de 1914, p. 2, columnas 3-4. *Varietades*, número 362, 6 de febrero de 1915, p. 1745; número 368, 20 de marzo de 1915, p. 1902; número 382, 26 de junio de 1915, p. 2279; número 420, 18 de marzo de 1916, p. 358; número 465, 27 de enero de 1917, p. 110; número 472, 17 de marzo de 1917, p. 324; número 485, 16 de junio de 1917, p. 668; y número 541, 13 de julio de 1918, p. 658.

³³ *Varietades*, número 413, 29 de enero de 1916, p. 142; número 417, 26 de febrero de 1916, p. 253; número 425, 22 de abril de 1916, p. 525; y número 460, 23 de diciembre de 1916, p. 1677.

³⁴ *Varietades*, número 380, 12 de enero de 1915, p. 220; número 472, 17 de marzo de 1917, p. 324; y número 487, 30 de junio de 1918, p. 714.

Fueron varios los diplomáticos, cónsules y militares peruanos que vivieron de cerca la guerra. Formaron parte de este último grupo el general Óscar R. Benavides, los coroneles José G. Urdanivia Ginés y César Enrique Pardo Mancebo, el mayor Figueroa San Miguel, el capitán Saúl Angulo y el teniente Julio C. Guerrero³⁵.

En 1916, tras dejar la Presidencia de la República, Benavides fue enviado a Francia para estudiar la organización, equipamiento y empleo táctico y estratégico de los ejércitos en lucha. Visitó el campo de batalla de Verdún y fue testigo de los bombardeos a París y a fines de 1917 fue designado presidente honorario de la Liga de Países Neutrales, en reemplazo del expresidente norteamericano Teodoro Roosevelt, quien renunció cuando su país entró a la guerra. Por iniciativa suya y del doctor Mac Nulty se estableció en París el Hospital Franco-Peruano, promovido por los peruanos residentes en Francia para apoyar a la Cruz Roja y subvencionado por el gobierno peruano. Benavides fue condecorado con la Legión de Honor y asistió al desfile de la victoria (Zárate & Ferreyros, 1976, pp. 301-304; De Lavalle, 1919, pp. 282 y 439)³⁶.

Pardo y Urdanivia fueron agregados militares en Londres y París, respectivamente. Este último partió a Europa en agosto de 1914, en la misma nave en que salieron del Callao los miembros de las misiones militar y naval francesa; visitó el frente en diversas oportunidades³⁷. Al estallar la guerra, Figueroa San Miguel y Saúl Angulo se encontraban haciendo prácticas profesionales en el ejército francés, el primero en el regimiento de infantería 144 con el que participó en las acciones iniciales de la guerra³⁸.

³⁵ *Varietades*, número 361, 30 de enero de 1915, p. 1725.

³⁶ Véase también *Varietades*, número 551, 21 de setiembre de 1918, p. 903.

³⁷ Diario *El Comercio*, número 34687, 6 de agosto de 1914, p. 2, columna 2-3. *Varietades*, número 362, 6 de febrero de 1915, p. 1745. *Le Gaulois*, número 13 637; 14 de febrero de 1915, p. 2, columna 2.

³⁸ *Varietades*, número 340, 5 de setiembre de 1914, p. 1175; y número 361, 30 de enero de 1915, p. 1725; Baudoin (1914-1915, parte 1, fasc. 1, p. 47).

Guerrero fue asistente del general Cáceres cuando este fue ministro ante los gobiernos de Alemania y Austria-Hungría. Según algunas fuentes se incorporó al ejército alemán, tomando parte en la campaña de África a órdenes del general Paul Emil von Lettow-Vorbeck. Llegó a ser teniente coronel del ejército peruano y se convirtió en uno de nuestros principales especialistas en temas bélicos; asimismo, publicó numerosos trabajos (Vega, 2001)³⁹.

Pero si esa era la situación en Europa, en el Perú los nacionales de los países beligerantes también se enfrentaban en una lucha en la que participaron algunos peruanos.

Así, el 28 de setiembre de 1914 la colonia austrohúngara llevó a cabo un concierto en el salón del restaurante del Parque Zoológico para recaudar fondos para la Cruz Roja austriaca. En dicho evento participaron numerosos miembros de dicha colonia y también de la alemana⁴⁰. Pero no todos los austrohúngaros apoyaban al emperador Francisco José en esta lucha, pues muchos croatas aspiraban justamente a liberarse de su dominio para constituir un nuevo Estado con los otros pueblos eslavos del sur. Varios de ellos combatieron en el ejército imperial, como Manuel Miljanovich —fallecido en la lucha—, Iván Kukurelo y Kasimir Milicic Weskov —compañero de regimiento del cabo Adolfo Hitler—, pero no faltaron los que, aspirando a la independencia de su país, se pasaron al ejército serbio, como Nicolás Lesevich (Meseldzic de Pereyra, 1985, p. 38; Spoja, 1998, pp. 299-300).

Finalmente, hubo al menos un peruano fallecido en el hundimiento de un buque norteamericano. Lamentablemente, no tenemos registro de su nombre, pero era uno de los 15 tripulantes del carguero Vigilancia que pereció al ser torpedeado por el submarino U-70 el 16 de marzo de 1917 (Carlisle, 2007, p. 58).

³⁹ Entre los trabajos de Guerrero destaca *Como corresponsal al frente. Reflexiones e impresiones*, 1915.

⁴⁰ Diario *El Comercio*, número 34794, 29 de setiembre de 1914, p. 2, columna 2.

3. LA GUERRA EN EL MAR

Al iniciarse la guerra, Alemania contaba con una poderosa y moderna flota, pero que aún estaba lejos de poder equipararse a la británica. Tras algunos encuentros menores, ambas fuerzas finalmente se enfrentaron en Jutlandia, el 31 de mayo de 1916, luego de lo cual la flota alemana se encerró en sus puertos y la guerra en el mar se concentró en torno a la agresiva campaña submarina alemana.

En el Pacífico se encontraban los cruceros de batalla Scharnhorst y Gneisenau, y los cruceros ligeros Leipzig, Nürnberg y Emden, que formaban el escuadrón de Asia al mando del vicealmirante Graf Maximilian von Spee (Scheer, 1934, pp. 13-14). Asimismo, había un considerable número de naves mercantes, algunas de las cuales fueron artilladas para actuar como auxiliares del escuadrón, pero la gran mayoría buscó refugio en puertos neutrales. Spee debía conducir una guerra de corso, bombardear las costas e instalaciones militares enemigas, cortar los cables submarinos y enfrentarse a fuerzas iguales o inferiores, con el fin de comprometer en su búsqueda a la mayor cantidad de naves enemigas.

Los escuadrones británicos de China y Australia, además de buques rusos y franceses, a los que luego se sumaron naves japonesas, fueron empleados en la búsqueda de las unidades alemanas en el Pacífico Norte y Oeste, mientras que otra fuerza al mando del contralmirante Christopher Cradock debía cerrarle el paso hacia el Atlántico y buscarlo en el Pacífico Sur (Yates, 1995, pp. 16-30).

Tras reunir a cuatro de los cruceros, pues el Leipzig se encontraba en la costa norteamericana, así como a dos cruceros auxiliares y varios buques mercantes para que sirvieran de apoyo a su división, el almirante Spee trató sin éxito de interceptar el tráfico marítimo australiano, despachando al Emden para que operara en el Índico. Para fines de agosto era claro que su única opción era dirigirse hacia las costas sudamericanas pues las fuerzas aliadas le cerraban el paso hacia el Índico

y el Pacífico Norte, las cuales habían capturado además las posesiones alemanas que podían apoyarlo (Fayle, 1920, vol. I, pp. 148-150).

La inteligencia alemana en el continente estaba dirigida por el capitán de navío Karl Boy-Ed, agregado naval en Washington, cuyo principal colaborador en Sudamérica era el capitán de corbeta August Moller, agregado naval en Argentina, acreditado también en Brasil, Uruguay y Chile. A lo largo de 1914, ambos oficiales lograron despachar 37 naves en apoyo de los buques de Spee (Bisher, 2008). Obviamente, los comerciantes alemanes a lo largo de la costa americana también brindaron valiosa información sobre el movimiento de naves enemigas, lo que se facilitaba por el hecho que varios de los sistemas de radio y telegrafía habían sido instalados por empresas alemanas y, en muchos casos, estaban a cargo de operarios de esa nacionalidad⁴¹.

Al mando del capitán Johannes Haun, el Leipzig se había alejado de aguas mexicanas para dirigirse a las costas de California en busca de naves canadienses. A principios de setiembre, al conocer que las fuerzas británicas basadas en Vancouver serían reforzadas para ir en su caza, Haun decidió dirigirse a Galápagos con el mercante Marie, mientras una escuadrilla formada por el crucero japonés Izuma, el francés Montcalm y el británico Rainbow lo buscaba en el Pacífico Norte (Barthe, 1971, pp. 73-77)⁴².

El Leipzig y su acompañante arribaron al archipiélago ecuatoriano el 18 de setiembre, luego de haber capturado una semana antes al tanquero británico Elsinore, a cuyos tripulantes dejó en la isla San Cristóbal. Tras algunos días en Galápagos, donde aparentemente fueron reaprovisionados por la barca noruega Kala (Bisher, 2008, p. 10), el Leipzig se dirigió en busca de nuevas presas frente a las costas peruanas.

⁴¹ *The South Pacific Mail*, número 258, 29 de octubre de 1914, p. 6, columna 3; Bravo Valdivieso (2007, pp. 240-241).

⁴² Véase también diario *El Comercio*, número 34800, 2 de octubre de 1914, p. 1, columna 1-5.

Los dos primeros meses de la guerra no produjeron gran alteración en el tráfico marítimo en la costa oeste sudamericana, pues solo los buques mercantes alemanes buscaron refugio en diversos puertos al conocerse el inicio de las hostilidades. Sin embargo, el 23 de setiembre se tuvo la primera noticia de naves de guerra alemanas en el Pacífico, pues el vapor Ortega, de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), que había salido del Callao hacia Liverpool fue perseguido el día anterior por un crucero de esa nacionalidad en el estrecho de Magallanes⁴³.

Esa noticia, y los rumores sobre la presencia de naves en la costa norte sudamericana, llevaron a que la PSNC dispusiera que sus naves permanecieran en puerto. En ese ambiente no fue extraño que la prensa limeña reportara erróneamente la presencia de un crucero alemán frente al Callao, al cual identificó inicialmente como el Bremen y luego como el Nürnberg⁴⁴, e incluso se reportó que una de estas naves había ingresado a la bahía en la noche del 26 de setiembre⁴⁵.

Lo concreto es que a las 8 de la mañana del 25 el Leipzig interceptó al vapor británico Bankfields, de la Bank Shipping, de Liverpool, que al mando del capitán Ingham, y con 58 391 sacos de azúcar (5950 toneladas) y 9 toneladas de cobre, había salido de Eten pocas horas antes con destino a Liverpool. Es posible que el capitán Haun hubiese recibido información sobre esta nave a través de alemanes que trabajaban en las haciendas azucareras de la zona, pero no hay nada que valide esa sospecha. Lo cierto es que a las 9 de la mañana se dispuso que el vapor pusiera proa hacia el norte y dos horas más tarde se reunió con el Marie, a unas 30 millas al sur de Punta Sal. Hecho esto, los 30 tripulantes del buque británico fueron trasladados al Marie, llevando consigo

⁴³ Diario *El Comercio*, número 34784, 24 de setiembre de 1914, p. 2, columna 1. *The West Coast Leader*, número 143, 26 de setiembre de 1914, p. 1.

⁴⁴ Diario *El Comercio*, número 34786, 25 de setiembre de 1914, p. 1, columna 4; número 34787, 25 de setiembre de 1914, p. 1, columna 3; y número 34788, 26 de setiembre de 1914, p. 2, columna 1.

⁴⁵ Diario *El Comercio*, número 34792, 28 de setiembre de 1914, p. 1, columna 5.

lo que estimaron conveniente. Uno de ellos refiere que los marinos alemanes «no quisieron llevarse ni un alfiler, ni una onza de carbón» de su buque, pero los británicos les regalaron «dos chanchos muy hermosos» para evitar que murieran ahogados al hundir la nave. A las 2:50 de la tarde, luego de abrir las válvulas de fondo del Bankfields, el Leipzig efectuó seis disparos, dos de los cuales dieron en la línea de flotación de su presa, sumergiéndose totalmente a las 4:24. Poco después hundieron al Elsinore⁴⁶.

Dos días más tarde se encontraron con el Amasis, vapor de la Kosmos Linie que había salido del Callao a principios de setiembre⁴⁷, y las tres naves pusieron rumbo a las islas Lobos de Afuera, donde fondearon a las 5:30 del día 28. En ese lugar se encontraba el capitán de navío Ramón Valle Riestra, interventor fiscal del guano, quien se puso al habla con el Marie, que había fondeado más cerca a la orilla y demandaba que se respete la neutralidad peruana y que no interviniera a la barca británica Tamar⁴⁸, que estaba cargando guano, y que las naves alemanas zarparan en un plazo de 24 horas. En su reporte, Valle Riestra señaló que los vapores alemanes tenían sus nombres borrados y que luego de transbordar carbón, víveres y aceite del Amasis continuaron hacia el sur a las 6 de la tarde del día 29⁴⁹.

⁴⁶ *The South Pacific Mail*, número 257, 22 de octubre de 1914, p. 7, columnas 1-2. *El Mercurio*, Valparaíso, número 27214, 15 de octubre de 1914, pp. 3-4. Diario *El Comercio*, número 34725, 25 de agosto de 1914, p. 3, columna 2; número 34725, 25 de agosto de 1914, p. 3, columna 2; y número 34799, 1 de octubre de 1914, p. 1. *Morning Oregonian*, 17 de diciembre de 1914, p. 4, columna 4; Fayle (1920, vol. I, pp. 230-231).

⁴⁷ Diario *El Comercio*, número 34729, 27 de agosto de 1914, p. 1, columna 6. *The West Coast Leader*, número 141, 12 de setiembre de 1914, p. 9.

⁴⁸ Había ingresado al Callao el 27 de junio de 1914, al mando de D. Mahoney, procedente de Rotterdam, con carbón para la casa Weiss. Al respecto, véase Archivo Histórico de Marina, libro copiador G,1, número 26, pp. 218-219.

⁴⁹ *The South Pacific Mail*, número 257, 22 de octubre de 1914, p. 7, columnas 1-2. Diario *El Comercio*, número 34796, 30 de setiembre de 1914, p. 1, columnas 5-6, p. 2,

Luego de interceptar a un buque noruego, al que dejaron continuar, las tres naves alemanas se encontraron a la altura del Callao en la noche del 30. El capitán Haun dispuso que el Marie arribara al puerto para dejar a los prisioneros y adquirir víveres, carbón y noticias. En efecto, al amanecer del 1º de octubre el mencionado vapor ingresó a la bahía y luego procedió a entregar a los prisioneros al cónsul británico. Dado que era evidente que había estado en compañía del Leipzig, la Capitanía de Puerto lo declaró incomunicado. Sin posibilidades de reabastecerse, el buque debió permanecer en el puerto⁵⁰.

Al quedar confirmada la presencia de un crucero alemán en aguas peruanas, las naves francesas y japonesas, tal como lo habían hecho las británicas, optaron por permanecer en puerto, lo cual alteró nuestro flujo comercial⁵¹. Este hecho preocupó de manera notable al gobierno, pues buena parte de la economía nacional dependía de la exportación de minerales y productos agrícolas. Por ello, aún antes que arribara el Marie se había dispuesto que la Armada patrullara las aguas territoriales y evitara cualquier violación a la neutralidad peruana (Fayle, 1920, pp. 233-234).

En la misma fecha en que el Marie arribó al Callao, llegaron a costas ecuatorianas el capitán y la mitad de los tripulantes del Elsinore, que habían logrado navegar desde Galápagos, lo que hizo evidente que el Leipzig se estaba dirigiendo al sur.

Si bien el Amasis no llegó a ingresar al Callao, por algún medio logró establecer comunicación con el puerto pues al volver a reunirse con el Leipzig, un teniente apellidado Redieger llevó periódicos locales

columnas 1-2. *Boston Evening Transcript* del 30 de setiembre de 1914, p. 5, columnas 4-5; Fayle (1920, pp. 230-231).

⁵⁰ *The South Pacific Mail*, número 257, 22 de octubre de 1914, p. 7, columnas 1-2. Diario *El Comercio*, número 34799, 1 de octubre de 1914, p. 1; número 34800, 2 de octubre de 1914, p. 1, columna 1-5. *Variedades*, número 344, 3 de octubre de 1914, p. 1276. *The Odgen Standard*, 1 de octubre de 1914, sin paginación.

⁵¹ *Variedades*, número 344, 3 de octubre de 1914, pp. 1274-1276. Diario *El Comercio*, número 34691, 8 de agosto de 1914, p. 3.

e información sobre naves británicas, francesas y japonesas⁵². Los dos buques alemanes continuaron hacia el sur, luego de haber coordinado para ser reaprovisionados por los vapores Anubis, Karnak y Abessinia, que debían zarpar de Pisagua, Iquique y Mollendo, respectivamente. El 3 de octubre, a unas 50 millas de Mollendo, la última de estas tres naves se reunió con el crucero y su consorte⁵³.

El Abessinia permaneció dos días con el crucero alemán, transbordándole carbón y víveres, luego de lo cual se dirigió al Callao llevando al oficial T. Standtke y a dos marineros que requerían atención hospitalaria. El 6 de octubre arribó al puerto, procedió a desembarcar a los enfermos y a reaprovisionarse, aunque el Resguardo de Aduana impidió que embarcara carne en conserva por sospechar que iba destinado al crucero alemán. Tres días después, el capitán Schulemann zarpó hacia Arica, con la lógica protesta de los cónsules británico y francés; luego se reunió con el Leipzig, Amasis, Anubis y Karnak, con los que llegó a la isla de Pascua el 14 de octubre⁵⁴.

En esa isla se encontraba el escuadrón de Spee, al que se le unió el crucero ligero Dresden y los mercantes York, Göttingen y Baden, luego de un largo viaje que se había iniciado en el Caribe. El 18 de octubre las naves alemanas se dirigieron a Más Afuera, y cinco días después el crucero auxiliar Titania detuvo a la barca noruega Helicon que se dirigía de Australia a Valparaíso. La barca fue remolcada a Más Afuera, donde se le confiscó parte de la carga, consistente en carbón de propiedad británica, luego de lo cual fue liberada⁵⁵.

En Más Afuera se les unió el crucero auxiliar Prinz Eitel Friedrich, tras un poco exitoso crucero en el Pacífico Suroriental, y el escuadrón fue reaprovisionado por el vapor norteamericano Sacramento, antes

⁵² *Review of German cruiser warfare 1914-1918*, 1940, p. 30; Yates (1995, p. 92).

⁵³ Diario *El Comercio*, número 34819, 12 de octubre de 1914, p. 2, columna 2.

⁵⁴ Diario *El Comercio*, número 34808, 6 de octubre de 1914, p. 1, columnas 4-5; número 34815, 10 de octubre de 1914, p. 2, columna 1; Yates (1995, p. 92).

⁵⁵ *The Press*, 7 de diciembre de 1914, p. 7, columna 8. *The Straits Times*, 1 de diciembre de 1914, p. 9, columna 2.

alemán Alexandria, que al mando del capitán Jacobsen había salido de San Francisco el 15 de octubre con destino a Valparaíso conduciendo 6000 toneladas de carbón⁵⁶. Transbordado el carbón, el Sacramento se dirigió a Valparaíso llevando a los 32 tripulantes de la barca francesa Valentine, capturada, conducida a ese fondeadero el 4 de noviembre por el Leipzig e incendiada el día 19⁵⁷. El arribo del Helicon y el Sacramento a puertos chilenos permitió conocer que el escuadrón de Spee se encontraba cerca a costas americanas (Barros van Buren, 1990, pp. 681-683).

El 28 de octubre, dos días después de llegar a Más Afuera, Spee despachó a Valparaíso al Prinz Eitel Friedrich y al Göttingen, bajo escolta del Nürnberg, para obtener carbón e información, mientras que el resto del escuadrón se acercaba a las costas chilenas (Barthe, 1971 p. 75; Yates, 1995, pp. 131 y 131). Ya en ellas, frente al pequeño puerto de Coronel, el 1º de noviembre el escuadrón alemán se enfrentó al del contralmirante Cradock, que había doblado el Cabo de Hornos en persecución del Dresden y en busca de los buques de Spee. Los cruceros Good Hope y Montmouth fueron hundidos, con Cradock a bordo del primero, mientras que el crucero ligero Glasgow y el crucero auxiliar Otranto lograron escapar. Esta fue la primera derrota naval británica desde las guerras napoleónicas (Jiménez, 1918, pp. 3-8).

Luego de su victoria en Coronel, Spee arribó a Valparaíso con tres de sus cruceros, despachando los otros dos en busca de las naves británicas que habían sobrevivido al combate. El escuadrón alemán volvió a reunirse el 5 de noviembre en Más Afuera y diez días después, luego que los otros dos cruceros alemanes recalaran brevemente en Valparaíso, puso proa al sur para doblar el cabo de Hornos y dirigirse a Malvinas. En el Pacífico quedó el crucero auxiliar Prinz Eitel Friedrich con órdenes de continuar emitiendo comunicaciones radiales que hicieran suponer que la fuerza alemana permanecía en dicho océano. El plan de Spee

⁵⁶ *The Queenslander*, 26 de diciembre de 1914, p. 3, columnas. 3-5.

⁵⁷ *Wairarapa Daily Times*, número 14143, 24 de noviembre de 1914, p. 6, columna 1.

era destruir las instalaciones británicas en Malvinas y luego iniciar el largo cruce del Atlántico para alcanzar puertos alemanes. En la madrugada del 16, apenas iniciada esa travesía, el Dresden capturó y hundió al vapor británico North Wales, que se dirigía de Juan Fernández a Malvinas, pasando a sus tripulantes al Rhakotis, que fue enviado al Callao (Hurt, 1921, vol. I, pp. 145-146).

El almirantazgo británico había previsto el movimiento alemán hacia Malvinas, despachando hacia dicho lugar al vicealmirante Sir Doveton Sturdee con dos cruceros de batalla y tres cruceros ligeros. El 8 de diciembre de 1914 ambas fuerzas se encontraron y cuatro de las cinco naves de Spee fueron hundidas, incluyendo su buque insignia. Solo el Dresden pudo escapar, dirigiéndose primero al estrecho de Magallanes y luego al Pacífico.

Mientras estos hechos tenían lugar en el Atlántico Sur, a principios de diciembre el Prinz Eitel Friedrich capturó y hundió al vapor británico Charcas, a unas 70 millas al sur de Valparaíso, y el día 6 arribó a Papudo para desembarcar a sus tripulantes⁵⁸. Dos días después logró captar las comunicaciones de los buques británicos que estaban combatiendo en Malvinas, por lo que su capitán optó por dirigirse a la isla de Pascua. En ese tránsito, el día 11 capturó al bricbarca francés Jean, con 3500 toneladas de carbón a bordo, y al día siguiente hizo lo propio y hundió al bricbarca británico Kidalton, cuya tripulación pasó a la nave francesa, a la que también hundió en Pascua el 31 de diciembre (Bravo Valdivieso, 2005, p. 24). Permaneció en esta isla hasta el 6 de enero de 1915, cuando puso proa hacia el Atlántico, donde logró tomar varias otras naves antes de llegar a Newport el 10 de marzo, donde quedó internado por el resto de la guerra (Barthe, 1971, pp. 75-77).

La búsqueda del escuadrón de Spee llevó a una fuerza naval aliada, al mando del almirante australiano George E. Patey, a desplazarse desde las costas mexicanas a aguas del Pacífico Sur. Al producirse el enfrentamiento en Malvinas, el almirantazgo británico dispuso que Patey,

⁵⁸ *The West Coast Mail*, 10 de diciembre de 1914, p. 7, columna 1.

que estaba en aguas colombianas, se dirigiera al Caribe con el crucero de batalla Australia, y que el contralmirante japonés Moriyama Keyzaburo, con los cruceros Hizen, Asama e Izumo, buscara al Dresden en la zona de Galápagos, mientras que el crucero Newcastle y las naves que venían del Atlántico Sur hacían lo propio en las costas chilenas.

En su viaje hacia el Caribe, el Australia arribó en el Callao en la tarde del 18 de diciembre, pocas horas después del vapor alemán Luxor, que había reabastecido al escuadrón de Spee. El crucero australiano continuó su travesía al día siguiente, tras recargar carbón y luego que el almirante Patey llevara a cabo una visita oficial al presidente Benavides⁵⁹. Dos días después arribó el Izumo, en el que izaba su insignia el almirante Moriyama, quien también llevó a cabo las visitas protocolares del caso y zarpó al día siguiente, mientras que el Asama ingresó al puerto. Durante las 24 horas que ambos cruceros permanecieron en el Callao, tres centenares de marinos japoneses rindieron homenaje al marinero Eichiro Koyima, tripulante del buque escuela Ryujo, muerto en el Callao en 1883 y enterrado en el cementerio de Bellavista (Sakuda, 1914, p. 1601)⁶⁰.

Ambos buques japoneses permanecieron patrullando frente a nuestras costas hasta recalar en Paita el 11 de enero de 1915, mientras que el Hizen arribó a Puerto Pizarro el 24 de diciembre, escoltando a cinco mercantes británicos⁶¹. Tres cruceros británicos que se encontraban buscando al Dresden recalieron en el Callao entre el 15 de enero y el 2 de febrero para reabastecerse: Kent, Newcastle y Orama⁶².

⁵⁹ *The West Coast Leader*, número 154, 19 de diciembre de 1914, pp. 1 y 4. *Variedades*, número 356, 26 de diciembre de 1914, p. 1600.

⁶⁰ Véase también *The Cornell Daily Sun*, volumen 35, número 78, 22 de diciembre de 1914, p. 6, columna 1. *The West Coast Leader*, número 155, 26 de diciembre de 1914, p. 1.

⁶¹ Diario *El Comercio*, número 34995, 12 de enero de 1915, p. 1, columna 4; y número 34997, 13 de enero de 1915, p. 1, columnas 3-4. *The West Coast Leader*, número 155, 26 de diciembre de 1914, p. 12; y número 158, 16 de enero de 1915, p. 1.

⁶² Diarios de estos buques de guerra en <http://www.naval-history.net>. *Variedades*, número 374, 1 de mayo de 1915, p. 2060.

Debió ser por esa época que el esfuerzo de inteligencia británico, que había estado basado en Esquimalt, Vancouver, se desplazó al Callao, donde asumió estas labores el mayor de infantería de marina Aidan Isaac Bell⁶³.

Tras varias semanas en los canales del sur chileno, donde fue reaprovisionado por el Sierra Córdoba, el Dresden se hizo nuevamente a la mar y el 27 de febrero capturó y hundió a la altura de isla Mocha al velero británico Conway Castle, que había salido de Valparaíso doce días antes hacia Queenstown y Liverpool con 2300 sacos de cebada. El 6 de marzo interceptó a la barca peruana Lorton, que se dirigía del Callao a Valparaíso, y al día siguiente le transbordó los tripulantes del Conway Castle, los que fueron desembarcados en el puerto chileno una semana después⁶⁴.

Pero la suerte del crucero alemán estaba echada. Aislado, con varios buques enemigos buscándolo y con crecientes dificultades para reabastecerse de carbón y víveres, a principios de marzo se dirigió a bahía Cumberland, en la isla Más a Tierra, donde el 14 de ese mes fue alcanzado por una fuerza británica. Tras un breve intercambio de fuegos, el capitán Fritz Emil Lüdecke optó por volar su nave para evitar que fuese capturada. La tripulación desembarcó y vio desde la orilla como el último buque de guerra alemán en el Pacífico se hundía (Yates, 1995, pp. 233-235).

Si bien con el Dresden desaparecía la presencia naval alemana en las costas americanas del Pacífico, el temor a que esta volviese a presentarse no dejó de estar latente. Esto había llevado a que, desde setiembre, naves de la Armada Peruana escoltaron a buques aliados para evitar que se cometieran actos de hostilidad en las tres millas que entonces abarcaban

⁶³ *The Edinburgh Gazette*, 16 de agosto de 1918, p. 2787; Norman Tucker (1962, vol. I, p. 222).

⁶⁴ *El Chileno*, número 1049, 14 de marzo de 1915, p. 1, columnas 3-4. *The Sydney Morning Herald*, número 24,081; 15 de marzo de 1915, p. 9, columna 3.

nuestras aguas territoriales (De Lavalle, 1919, pp. 11-12)⁶⁵; y también llevó a que buques de guerra británicos continuaran registrando buques neutrales tanto para buscar reservistas como contrabando alemán, y recalando en diversos puertos peruano⁶⁶.

El Kent lo hizo hasta principios de 1916, el Newcastle hasta marzo de 1917 y el Lancaster de mayo a noviembre de 1918⁶⁷. También lo hicieron los cruceros auxiliares Orama durante el primer semestre de 1915, Otranto desde mediados de ese año hasta agosto de 1917, Orbita entre abril de 1916 y marzo de 1918, Avoca desde noviembre de 1916 hasta el final de la guerra y el Ophir de octubre a diciembre de 1918⁶⁸. En la mayoría de los casos estos buques ingresaron por muy breves horas para reabastecerse de víveres y carbón, y permitir algún momento de solaz a la tripulación. También hubo oportunidad de ofrecer alguna recepción a bordo, como las dos que tuvieron lugar en abril de 1915 en el Kent, luego del hundimiento del Dresden, y en octubre de 1918 en el Ophir para conmemorar el aniversario de la ruptura de las relaciones del Perú con Alemania, pero en cuatro ocasiones lo hicieron para enterrar a tripulantes fallecidos por diversos motivos⁶⁹.

Finalmente, en noviembre de 1917 llegó al Callao el crucero norteamericano Marblehead, como muestra de solidaridad por la ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania⁷⁰.

⁶⁵ Véase también *El Mercurio*, Valparaíso, 9 de marzo de 1915, p. 3, columna 4.

⁶⁶ *The West Coast Leader*, número 186, 29 de Julio de 1915, p. 12.

⁶⁷ Diarios de bitácora de estos buques en: <http://www.naval-history.net>. *Varietades*, número 374, 1 de mayo de 1915, p. 2060; y número 414, 5 de febrero de 1916, p. 172.

⁶⁸ Diarios de bitácora de estos cruceros auxiliares en: <http://www.naval-history.net>.

⁶⁹ *Varietades*, número 511, 15 de diciembre de 1917, p. 1288; número 554, 12 de octubre de 1918, p. 986. *The West Coast Leader*, número 170, 10 de abril de 1915, p. 1. En el Cementerio Británico de Bellavista están las tumbas de los marineros John Smith, del Kent, muerto el 26 de diciembre de 1915; Alfred C. Hallett y Herbert Weston, del Lancaster, fallecidos el 3 y 13 de octubre de 1918 respectivamente; y del infante de marina Samuel Robinson, del Orbita, muerto el 17 de marzo de 1918.

⁷⁰ *Varietades*, número 505, 3 de noviembre de 1917, p. 1140.

4. EL CASO DE LA LORTON

Alemania había iniciado la guerra con una flota submarina relativamente modesta y con limitada capacidad oceánica. Pero pronto se dio cuenta del gran potencial ofensivo de esta arma, razón por la cual incrementó su número y accionar, de manera que al concluir 1914 los submarinos alemanes habían hundido casi un millón de toneladas luego de atacar buques mercantes sin alertarlos previamente. En febrero de 1915 el gobierno alemán declaró zona de guerra a las aguas que circundaban las islas británicas y dos años después, tras la batalla de Jutlandia, se amplió dicha zona de manera de comprender también las aguas aleñañas a Francia e Italia, así como el Mediterráneo Oriental.

El 4 de febrero de 1917, apenas iniciada la llamada campaña submarina irrestricta, la barca peruana Lorton fue hundida por un submarino alemán, hecho que generó la natural reclamación diplomática peruana que llevó a romper relaciones con Alemania.

Construida en Belfast en 1889, la Lorton era una barca de acero de 1374 toneladas de registro, destinada al menos desde finales de 1896 a cubrir la ruta entre Liverpool y la costa oeste norteamericana⁷¹. Es posible que en esos prolongados viajes haya tocado en algún puerto peruano, pero solo sabemos que en diciembre de 1900 cargó nitrato en Tocopilla, Chile y embarcó a los marineros Giovanni Valeri y Víctor Baileff, el primero de los cuales asesinó al segundo durante la travesía, siendo condenado a muerte por su crimen y ejecutado en 1909⁷².

Su primer arribo al Callao habría sido en abril de 1906, procedente de Pisagua, al mando del capitán Mackenzie; y volvió a ingresar al puerto el 10 de noviembre de 1913 procedente de Newcastle, esta vez con G. Laurenson como capitán. En ambos casos estaba bajo flete de la W. R. Grace Co.⁷³.

⁷¹ *San Francisco Call*, volumen 79, número 56, 25 de enero de 1896, p. 3, columna 7.

⁷² *Western Gazette*, Somerset, 19 de abril de 1901.

⁷³ Archivo Histórico de Marina, libro copiador G,1, número 26, pp. 8-9, 202-203.

En abril de 1914 fue adquirida por Domingo Loero, italiano residente en el Callao, y se le otorgó un pasavante provisional el 25 de ese mes para que efectuara un viaje a Port Townsend, en la costa oeste norteamericana. Retornó al Callao el 24 de noviembre de ese año con madera para la Grace, al mando del capitán W. H. Meyers (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 1917, p. 21)⁷⁴.

En febrero siguiente zarpo con destino a Valparaíso, con Emanuele Santagata como capitán, bajo flete de la naviera chilena Sociedad Nacional de Buques y Maderas, siendo en ese viaje que se produjo el ya referido encuentro con el Dresden. El 27 de marzo, tras quince días en Valparaíso, salió hacia Penco⁷⁵, y el 30 de mayo se dirigió a Melbourne con un cargamento de granos. El viaje fue muy accidentado y la barca estuvo a punto de perderse en medio de una feroz tormenta. Auxiliada por el carbonero Kooringa, pudo llegar a su destino a principios de agosto⁷⁶. Para entonces ya tenía la respectiva patente de navegación mercantil peruana, otorgada el 18 de marzo de 1915.

Es probable que permaneciera en puertos australianos reparándose de las averías sufridas en la mencionada tormenta. Lo concreto es que el 9 de abril de 1916 se encontraba en Newcastle, Nueva Gales del Sur, preparándose para zarpar de regreso al Callao con carbón para la Grace. En esas circunstancias se produjo un incidente con las autoridades australianas, cuando estas detuvieron al alemán Ernst Rinan o Rowland, quien se había enrolado como tripulante⁷⁷.

Llegó al Callao el 3 de julio de 1916, y poco después, el 31 de agosto, fue renombrada Cavour. El 21 de setiembre la adquirió la sociedad Rocca & Miller y obtuvo una nueva patente con su antiguo nombre el 24 de octubre (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 1917, p. 21).

⁷⁴ Véase también Archivo Histórico de Marina, libro copiador G,1, número 26, pp. 228-229.

⁷⁵ Diario *El Mercurio*, Valparaíso, 13 de marzo de 1915 y 27 de marzo de 1915, p. 12, columna 3.

⁷⁶ *The Advertiser*, volumen 58, número 17733, p. 9, columna 3.

⁷⁷ Archivo Histórico de Marina, libro copiador G,1, número 26, pp. 274-275. *The West Australian*, Perth, 10 de abril de 1916, p. 7, columna 7.

Al mando del capitán norteamericano nacionalizado peruano Frank T. Sanders, y con una tripulación de 19 hombres, ocho de los cuales eran peruanos, la Lorton zarpó del Callao el 5 de octubre de 1916 hacia Caleta Buena, en Chile. Estaba fletada por la casa londinense de Mitrovich Brothers para transportar salitre a los puertos españoles de Bilbao, Pasajes o Santander. Con 2211 toneladas de nitratos a bordo, el 22 de noviembre inició su travesía hacia Europa a través del canal de Panamá y tras cruzar el Atlántico, el 4 de febrero de 1917 fue interceptada por un submarino alemán, presumiblemente el U-67, al mando del capitán de corbeta Hans Nieland, frente al puerto español de Suances, Guipúzcoa, en el Cantábrico.

Serían las 2:30 de la tarde cuando el submarino hizo el primero de cuatro disparos para que la barca detuviese su marcha. De acuerdo con lo que refirió luego el capitán Sanders, al ver que el submarino le hacía señales para que abandonasen la barca, arrió un bote para dirigirse a él con los papeles que demostraban la calidad neutral del buque y de la carga. No obstante, el capitán alemán le ordenó retornar al buque y traer a tres hombres que figuraban en su rol de tripulación como holandeses. Cinco marineros alemanes acompañaron a Sanders a la Lorton, donde pudieron comprobar que tanto el piloto como un marino eran sus compatriotas. Mientras los marinos alemanes colocaban cargas explosivas en la barca, Sanders y sus hombres la abandonaban, y poco después sobrevino una violenta explosión que hundió rápidamente a la barca. La bandera peruana que lucía la Lorton fue llevada al submarino, cuyo capitán se negó a devolver los papeles del buque tras el hundimiento (Ajax, 1918, pp. 116-117).

Estos hechos fueron vistos desde la orilla por varios pobladores de Suances, desde donde salieron algunas barcas y lograron llevar a tierra a once de los tripulantes de la Lorton; mientras que Sanders y otros cinco tripulantes fueron recogidos por el vapor Macarena⁷⁸.

⁷⁸ ABC, 7 de febrero de 1917, 2ª edición, p. 10.

Obviamente, el gobierno peruano protestó por el hundimiento de una embarcación nacional, con lo cual se inició un largo proceso diplomático que llevó a que, finalmente, el 3 de octubre de 1917 se rompiesen relaciones con Alemania.

Si bien la Lorton era una nave peruana, no deja de ser cierto que transportaba un cargamento apetecible para la industria bélica, y que por ello era considerado contrabando de guerra si estaba dirigido a un beligerante. Si bien este no era el caso, el que su destino fuese un puerto del Cantábrico hacía sospechosa su presencia en esa zona. Pese a ello, su hundimiento, el primero de una nave latinoamericana, fue un injustificado acto de hostilidad que Alemania se negó a aceptar (De Lavalle, 1919, pp. 310-314; Basadre, 1966, p. 415)⁷⁹.

Buques alemanes en puertos peruanos

El Leipzig en aguas nacionales, el hundimiento de la Lorton y la participación de nacionales y miembros de las colonias extranjeras en los campos de batalla hicieron sentir a los peruanos que la guerra los afectaba de alguna manera. Pero la presencia de varias naves mercantes alemanas en nuestros puertos acercó la guerra a los ciudadanos de a pie. Por ello resulta pertinente explicar cuál fue su situación tanto al inicio de la guerra como en su curso.

El comercio marítimo alemán en la costa oeste sudamericana era atendido por un considerable número de buques sueltos y por los vapores de las líneas Kosmos y la Roland, que unían regularmente el Callao con Hamburgo y Bremen, respectivamente. Si bien estas naves no tuvieron que enfrentar un peligro inmediato al inicio de la guerra, muchas de las que estaban en puerto permanecieron en ellos y otras tantas que estaban navegando arribaron a puertos cercanos a la espera del desarrollo de los acontecimientos.

⁷⁹ Véase también *The West Coast Leader*, número 266, 10 de febrero de 1917, p. 1.

Algunas de estas naves actuaron como auxiliares del escuadrón de Spee, y si bien diez de ellas permanecieron en el Callao y Mollendo, fueron varias más las que tocaron en nuestros puertos. Las diez naves, a las que se sumaron seis lanchas de la Roland Linie, fueron confiscadas por el gobierno peruano en setiembre de 1918. Cuatro de ellas fueron los veleros Maipo, Omega, Thellus y Hebe, los tres primeros refugiados en el Callao y el último en Mollendo. Cinco vapores quedaron en el Callao: Marie, Sierra Córdoba, Anubis, Luxor y Rhakotis, los tres últimos de la Kosmos, al igual que el Uarda, que encontró refugio en Mollendo.

Veamos el caso de cada una de estas naves, comenzando por los veleros.

Al mando del capitán K. Abshagen, con 23 tripulantes y 2700 toneladas de porte, la fragata Maipo arribó el 24 de julio, tras 121 días de navegación desde Hamburgo, con carga general para C. Weiss. La barca Omega, con cuatro palos, 4000 toneladas de porte y 28 tripulantes, llegó el 2 de agosto al mando del capitán L. Niejahm, procedente de Hamburgo con carbón consignado a la firma Graham Rowe. Con tres palos, 2500 toneladas de porte, 19 tripulantes y a órdenes del capitán H. Brench, la barca Thellus entró al puerto el 17 de agosto procedente de Amberes, con carga general para la casa comercial de Enrique Ayulo. La Hebe, barca de cuatro palos y 4000 toneladas de porte, ingresó a Mollendo el 6 de agosto con carga de carbón⁸⁰. Ninguno de ellos volvió a zarpar y quedaron a la espera de los acontecimientos, que, como veremos más adelante, los llevó a pasar a manos peruanas.

La historia de los vapores es algo más agitada.

Al mando del capitán Julius Davidsen y con 3000 toneladas de porte, el Marie había acompañado al crucero Leipzig desde el 8 de setiembre y arribó al Callao con los prisioneros del Bankfields en la madrugada del 1° de octubre de 1914. Al estallar la guerra estaba bajo

⁸⁰ Archivo Histórico de Marina, libro copiadador G,1 número 26, pp. 220-223. Diario *El Comercio*, número 34668, 24 de julio de 1914, p. 2 columna 4; número 34682, 3 de agosto de 1914, p. 2, columna 6; número 34711, 18 de agosto de 1914, p. 2, columna 6. Sobre la Omega véase Wilhelmsen (1995).

contrato de una compañía china para transportar coolies a México y tenía varios tripulantes chinos. Diez de ellos lograron desembarcar clandestinamente poco después que el buque ingresó a puerto y otros once lo hicieron en la madrugada del 13 de enero de 1915, nadando hasta el pailebote Stella, de Santiago Parodi, y tras apoderarse de él desembarcaron al norte de la bahía chalaca⁸¹.

De propiedad de la Norddeutscher Lloyd, con 8200 toneladas de porte, 74 tripulantes y al mando del capitán H. Schaeffer, el Sierra Córdoba cubría la línea entre Bremen y Buenos Aires. Al estallar la guerra se encontraba navegando y a mediados de octubre se reunió con el crucero auxiliar Kronprinz Wilhelm que le transbordó prisioneros británicos que desembarcó en Montevideo el 22 de ese mes⁸². El 18 de diciembre se hizo a la mar para reabastecer al Dresden, refugiado en los canales magallánicos luego de la batalla de Malvinas. Encontrado en uno de esos canales por el H.M.S. Carnarvon, se libró de ser destruido por la oportuna aparición de un destructor chileno. Cumplido su cometido, el vapor alemán arribó a Valparaíso y el 6 de marzo de 1915 volvió a zarpar con 1250 toneladas de carbón para el crucero alemán, al que reaprovisionó en Juan Fernández. Luego se dirigió al Callao, con carga consignada a E. & W. Hardt y arribó el 17 de marzo. Declarado auxiliar de guerra, el Sierra Córdoba quedó internado⁸³.

Como ya se señaló, el Anubis se había refugiado en Pisagua al estallar la guerra y logró hacerse a la mar el 2 de octubre para reabastecer al Leipzig y reunirse luego con el escuadrón de Spee. Luego de ello, esta nave de 8000 toneladas de porte y al mando del capitán Bremer, puso proa al Callao a donde arribó el 29 de octubre⁸⁴.

⁸¹ Diario *El Comercio*, número 34999, 14 de enero de 1915, p. 2, columna 4.

⁸² Véase: <http://www.naval-history.net/WW1NavyBritishBVLSMN1408.htm>

⁸³ *El Chileno*, número 1049, 14 de marzo de 1915, p. 1, columnas 3-4. *Char*, 13/72/72, Telegram from Rennie, British Minister, Lima, Peru to Foreign Office, on arrival of German supply ship «Sierra-Córdoba» in Peruvian waters, 21 de mayo de 1915. Bravo Valdivieso (2007, pp. 248-250); *The West Coast Leader*, número 167, 20 de marzo de 1915, p. 3.

⁸⁴ *The West Coast Leader*, número 148, 31 de octubre de 1914, p. 1.

El Luxor, con 12 000 toneladas de porte y al mando del capitán Walters, se había refugiado en el puerto chileno de Coronel, desde donde zarpó intempestivamente en la noche del 18 de noviembre para dirigirse a la bahía de San Quintín y reabastecer al escuadrón de Spee con las 3600 toneladas de carbón que había recibido en dicho puerto. Cumplida esa tarea se dirigió al Callao, a donde arribó el 10 de diciembre con solo 180 toneladas de carbón a bordo. El gobierno peruano lo declaró buque auxiliar y, como no pudo zarpar en 24 horas, procedió a internarlo⁸⁵.

Al mando del capitán D. Reimers, el Rhakotis era un buque de 8500 toneladas de porte y se encontraba en el Callao al estallar la guerra. A principios de agosto pasó a Arica y luego a Valparaíso, de donde salió el 12 de noviembre tras declarar a Hamburgo como destino, pero en realidad se dirigió a Coronel para reabastecer a la división de Spee y al Prinz Eitel Friedrich. Luego de ello se dirigió al Callao, a donde llegó el 13 de diciembre, con 27 prisioneros del North Wales (Rocuant, 1919, p. 58; Bravo Valdivieso, 2005, pp. 13-14 y 17)⁸⁶.

El Uarda, con 9000 toneladas de porte y al mando del capitán Moennich, arribó a Mollendo a principios de agosto, y permaneció en dicho lugar hasta su expropiación. Al parecer, su tripulación, junto con la de Hebe, fue desembarcada y trasladada a la ciudad de Arequipa (Velarde Herrera, 1986, p. 138).

Antes de referir la suerte de estas diez naves es conveniente decir algo sobre aquellos buques alemanes que tocaron en puertos peruanos durante los primeros meses de la guerra así como sobre aquellos que, al encontrarse en otros puntos de la costa oeste sudamericana, se hicieron a la mar manifestando que se dirigían a ellos.

⁸⁵ *Northern Star*, 23 de noviembre de 1914, p. 5, columna 2; *The Cornell Daily Sun*, volumen 35, número 69, 11 de diciembre de 1914, p. 4, columna 4; Rocuant (1919, p. 59); Bravo Valdivieso (2007, pp. 246-247); *The West Coast Leader*, número 151, 21 de noviembre de 1914, p. 12.

⁸⁶ Véase también *The West Coast Leader*, número 135, 30 de julio de 1914, p. 15.

Entre los primeros se encontraron los vapores de la Kosmos Amasis y Abessinia. El primero arribó al Callao el 2 de agosto y zarpó el 4 del siguiente, tras declarar a Punta Arenas como destino⁸⁷, pero todo parece indicar que estuvo cruzando frente a las costas peruanas hasta finales de setiembre, cuando se reunió con el Leipzig y el Marie. Incorporado al escuadrón de Spee, pasó a Punta Arenas para reaprovisionarse y quedar luego en bahía Hewett a la espera de nuevas órdenes. En dicho lugar reabasteció al Dresden después de Malvinas y luego quedó internado en Punta Arenas (Bravo Valdivieso, 2005; Bisher, 2012). Al mando del capitán Schulemann, el Abessinia se refugió en Mollendo al inicio de la guerra, junto con el Uarda, el velero Hebe y dos buques británicos⁸⁸. Zarpó el 2 de octubre y se reunió con el Leipzig al día siguiente y arribó al Callao el día 6 con el teniente T. Standtke y dos marineros del crucero que requerían atención médica⁸⁹. Volvió a hacerse a la mar con destino a Arica, pero antes de llegar a ese puerto se reunió con el escuadrón de Spee y luego pasó a su puerto de destino donde quedó internado.

El Seydlitz y el Holstein eran de la Norddeustcher Lloyd. El primero estaba en aguas australianas al estallar la guerra y se dirigió de inmediato a Valparaíso a donde arribó a principios de octubre. Poco después volvió a hacerse a la mar para reabastecer al escuadrón de Spee, al que acompañó hacia el Atlántico; logró escapar de la persecución británica luego de la batalla de Malvinas e internarse en Montevideo. Si bien alguna fuente refiere que estuvo en el Callao, no hemos encontrado evidencias de ello (Bravo Valdivieso, 2005). El Holstein debía llegar al Callao a principios de agosto, pero su capitán optó por internarse en Iquique. A ese mismo puerto ingresó el Karnak, de la Kosmos, pero el 2 de octubre zarpó tras declarar que se dirigía al Callao, cuando en realidad

⁸⁷ Diario *El Comercio*, número 34681, 3 de agosto de 1914, p. 2, columna 4; y número 34729, 27 de agosto de 1914, p. 1, columna 6.

⁸⁸ Diario *El Comercio*, número 34680, 2 de agosto de 1914, p. 2, columna 6; y número 34681, 3 de agosto de 1914, p. 2, columna 4.

⁸⁹ Diario *El Comercio*, número 34808, 6 de octubre de 1914, p. 1, columnas 4-5. *The West Coast Leader*, número 145, 10 de octubre de 1914, p. 12.

reaprovisionó al Leipzig y el 28 de ese mes arribó a Antofagasta, donde quedó internado (Rocuant, 1919, pp. 59-60).

La presencia de naves beligerantes en aguas y puertos peruanos, con la posibilidad de que pudieran convertirse en eficaces recolectores y transmisores de información para sus respectivos sistemas de inteligencia, como en la práctica sucedió, llevó al gobierno a tomar algunas medidas precautorias. Además de las regulaciones internacionales que permitían la permanencia de naves beligerantes en puerto neutrales por un máximo de 24 horas, se dispuso que las estaciones de radio de los buques mercantes alemanes en puerto quedasen selladas y que las naves estuviesen sometidas a estricta vigilancia. Meses más tarde, el 4 de junio de 1915, se dispuso que las antenas de radio fuesen arriadas y guardadas hasta el final del conflicto (Ministerio de Guerra y Marina, 1916, vol. VIII, pp. 239-240 y 304; De Lavallo, 1919, pp. 10-11).

La situación de las naves alemanas cambió radicalmente en setiembre de 1917. Ante el cariz que iban tomando las negociaciones entre el gobierno peruano y el alemán por el hundimiento de la Lorton, los armadores alemanes instruyeron a sus capitanes para que inutilizaran sus respectivas naves, para evitar así su uso por el Perú en caso de llegar a la ruptura de hostilidades. Esto fue notado por el bote que cubría guardia en la bahía. En consecuencia, a las 6 de la tarde del 29 de setiembre 170 marinos peruanos tomaron posesión de las naves y confinaron a sus tripulaciones a sus respectivos alojamientos. Una medida similar fue tomada en Mollendo con el vapor Uarda y la barca Hebe⁹⁰. Poco después, el 3 de octubre, algunos tripulantes fueron desembarcados y puestos a disposición del juez del Crimen por considerarse que la inutilización de las naves constituía un delito. Sin embargo, estas medidas no evitaron que se produjeran continuos incidentes con el personal asignado a vigilarlas (De Lavallo, 1919, pp. 377-384)⁹¹.

⁹⁰ *The West Coast Leader*, número 300, 6 de octubre de 1917, pp. 1-2.

⁹¹ Véase también Archivo Histórico de Marina. Expedientes Administrativos, Compañía Alemana de Vapores Kosmos, ff. 114-133.

Ese fue el primer paso para la expropiación de las naves y de las lanchas de la Roland Linie, proceso que avanzó en enero de 1918 cuando se aprobó una norma que permitía al Poder Ejecutivo tomar posesión, cuando las circunstancias lo exigiesen, de los elementos de transporte, marítimo o fluvial y de los almacenes indispensables, a su juicio, para atender al abastecimiento público de productos y materias primas que se requirieran para la subsistencia y la industria. Ese mismo mes las seis lanchas de la Roland Linie fueron expropiadas y en junio se dio un paso más al disponerse la tasación de las naves, proceso en el que se negaron a participar los representantes de las compañías alemanas (De Lavalle, 1919, pp. 385-398).

Concluida la tasación, el 5 de setiembre de 1918 se produjo la expropiación con el depósito de 549 098 libras peruanas en la Caja de Consignaciones. Naturalmente, las navieras afectadas protestaron, al igual que el gobierno alemán, representado por la legación española, lo cual dio origen a una reclamación que se vería en el campo diplomático (De Lavalle, 1919, pp. 403).

Al día siguiente de esta medida se aprobó una ley que autorizaba al Ejecutivo a arrendar dichas naves, con opción de venta al final de la guerra, a la Shipping Board Emergency Fleet Corporation, entidad que actuaba a nombre del gobierno norteamericano para asegurar la capacidad de bodega necesaria para su esfuerzo militar y comercio en general. Como parte del contrato, el vapor Marie debía ser reparado por la referida entidad norteamericana y entregado al gobierno peruano para atender sus necesidades de transporte de trigo. El contrato, que obviamente fue la motivación para la expropiación de las naves, mostró la creciente influencia norteamericana en el Perú, pero también fue una solución a la crisis de bodegas que se vivía justamente a causa de la guerra, pues permitía a nuestro país disponer de tres de los vapores para atender las necesidades de nuestro comercio exterior (De Lavalle, 1919, pp. 407-425).

En setiembre, el remolcador norteamericano Culebra llevó a Panamá al Sierra Córdoba y Rhakotis, y en octubre trajo de Mollendo a las dos naves que se encontraban en ese puerto; luego zarparon con el Anubis, Luxor y Uarda al remolque, también hacia Panamá⁹².

Mientras eran reactivados, los vapores cambiaron de nombre: Callao (ex-Sierra Córdoba), Paita (ex-Anubis), Pisco (ex-Luxor), Eten (ex-Rhakotis) y Salaverry (ex-Uarda). Los dos primeros sirvieron brevemente en la marina norteamericana y en diciembre de 1920, cuando el contrato fue resuelto, el Callao fue comprado por la Shipping Board y se le cambió de nombre a Ruth Alexander. Por su parte, el gobierno peruano le traspasó el Salaverry y el Pisco, que se encontraban en poder y uso del gobierno francés como compensación de guerra; y la empresa norteamericana renunció a todo derecho sobre los vapores Paita y Marie, así como sobre los cuatro veleros, y se comprometió a entregar el vapor Eten en un puerto atlántico de Estados Unidos. Entre enero de 1920 y abril de 1921 los tres vapores que quedaron en manos peruanas fueron entregados en administración a la Compañía Peruana de Vapores, que los adquirió en noviembre de este mismo año. Es necesario precisar que para entonces el Marie había pasado a denominarse Perené. A principios de 1925, tanto el Eten como el Paita, renombrados Rímac y Apurímac, respectivamente, fueron transferidos temporalmente a la Armada (Garaycochea, 1928, t. I, pp. 112-114, 404-406 y 505-507; t. II, pp. 89-90, 298-301; t. IV, pp. 271 y 756).

En cuanto a los veleros, la Hebe fue transferida a la Armada en noviembre de 1922 y tuvo como contramaestre a Dueñas hasta 1929, mientras que los otros tres fueron asignados a la Compañía Administradora del Guano en enero de 1924, a la cual sirvieron por más de tres décadas (Compañía Administradora del Guano, 1924, pp. xviii-xix; Garaycochea, 1928 t. II, pp. 694-698; Castro de Mendoza, 1980, II, pp. 81-82). Finalmente, las seis lanchas incautadas

⁹² *The West Coast Leader*, número 348, 7/9/1918, p. 16; número 354, 19 de octubre de 1918, p. 7; y número 355, 26 de octubre de 1918, p. 1.

a la Roland Linie le fueron devueltas en junio de 1920 (Garaycochea, 1928, t. I, pp. 299-300).

Los continuos incidentes entre los tripulantes alemanes y sus custodios llevaron a que a mediados de junio de 1918 los primeros fueran reubicados en el vapor Sierra Córdoba y una semana después desembarcados. Estos, que en conjunto sumaban 24 oficiales, 39 oficiales de mar y 151 marineros, permanecieron en el Perú hasta el final de la guerra y solo fueron repatriados a mediados de 1919⁹³. Obviamente, esos largos años de presencia forzosa entre nosotros estuvieron matizados por diversas circunstancias. En su gran mayoría, los marinos alemanes tomaron parte en las actividades de las colonias alemanas tanto en el Callao como en Lima, Mollendo y Arequipa, como testimonia el que dos fiestas organizadas por la Cruz Roja Alemana fueran realizadas a bordo. La primera en el Rhakotis, a principios de mayo de 1916, que incluyó unas regatas organizadas por su tripulación, y la segunda en abril del siguiente año, en la Omega⁹⁴.

5. NAVES PERUANAS EN EUROPA

Al inicio de la guerra, el crucero acorazado peruano Elías Aguirre, ex-Dupuy de Lôme estaba en el puerto francés de Lorient. Había sido adquirido a Francia en 1911, pero su zarpe se fue postergando por diversos motivos y tanto el estallido de la guerra como la situación política peruana hicieron simplemente imposible pagar lo que se debía al gobierno francés. La decisión fue cancelar el contrato de compra. En octubre el buque fue devuelto y sus tripulantes, que inicialmente sumaban más de 300, recibieron órdenes de retornar al Perú en el vapor Urubamba (Cayo, 2009, pp. 903-915).

⁹³ Archivo Histórico de Marina. Expedientes administrativos, Louis Ross & Cía., f. 9.

⁹⁴ *Variedades*, número 427, 6 de mayo de 1916, p. 99; y número 476, 14 de abril de 1917, p. 427.

Entre ellos se encontraba el entonces teniente primero Tomás Pizarro Rojas, cuyas memorias inéditas⁹⁵ refieren brevemente su visita a Viena, a donde arribó por tren el mismo día que los restos del asesinado archiduque Francisco Fernando y su esposa. Ascendido a capitán de corbeta en julio de 1915, Pizarro fue nombrado segundo comandante del transporte Iquitos, que a su vez fue fletado por la casa comercial Rocca y Miller. Luego de realizar un viaje entre San Francisco y Chiloé, el 21 de noviembre zarpó del Callao con 4500 toneladas de guano que debía entregar en Londres. Al mando de la nave iba el capitán de fragata Juan Althaus, quien accedió al pedido de Pizarro para recibir como tripulantes a los jóvenes piuranos Rómulo Guidiño y Luis Ginocchio, que querían llegar a Europa para unirse al ejército italiano.

Como solían hacer los buques neutrales para ser identificados por los beligerantes, y en particular por los submarinos alemanes, el Iquitos tenía pintado el casco con los colores de la bandera peruana. Al llegar al canal de la Mancha, en la noche del 25 de enero de 1916, un destructor británico le ordenó fondear en Folkstone, junto con otros seis buques mercantes, pues se habían avistado submarinos alemanes cerca de Dover. En las primeras horas del día siguiente se les autorizó para reanudar su viaje, siguiendo un estrecho canal para evitar las minas. El Iquitos fue el primero en hacerlo, guiado por la señal sonora de un buque faro, y las otras seis naves siguieron su estela. Finalmente arribó a Londres el 2 de febrero y luego de mes y medio en dicho puerto pasó a Swansea para embarcar carbón. El retorno se inició el 6 de abril, y tras cruzar el canal de Panamá en los primeros días de mayo, se dirigió a entregar su carga en Mollendo, antes de aproar hacia el Callao.

Pizarro retornó a Francia en agosto de 1916 para contraer matrimonio y se encontró en esa ocasión con el capitán de navío Pedro Guette, último jefe de la misión naval francesa en el Perú y comandante del crucero Montcalm.

El Urubamba realizó un segundo viaje a Inglaterra en 1915. Zarpó del Callao el 16 de abril con minerales y algodón, recibió cacao en

⁹⁵ «Memorias del señor contralmirante D. Tomás M. Pizarro Rojas. 1886-1964», inédito.

Guayaquil y cruzó el canal de Panamá el 30 de ese mes con 2877 toneladas de carga destinada a Liverpool⁹⁶. El 6 de junio salió de ese puerto con destino a Baltimore, donde debía tomar carbón y carga general⁹⁷. Este puerto se había convertido en el nuevo destino final de los buques de la Compañía Peruana de Vapores, que debían cruzar el canal de Panamá. Sin embargo, por algún motivo el Urubamba no siguió esta ruta, pues no figura entre las naves que usaron el canal en esos meses y solo volvió a aparecer en Balboa el 20 de octubre, procedente de Valparaíso⁹⁸.

6. CONCLUSIONES

La prolongada y sangrienta Primera Guerra Mundial impactó de diversas maneras a nuestro país. En lo referente a los aspectos militares propiamente dichos, fueron numerosos los peruanos o extranjeros residentes en nuestro país que se enlistaron y tomaron parte en la lucha. Los militares peruanos, algunos de los cuales también participaron en la guerra, sacaron de ella valiosas lecciones que se debatirían luego en sus escuelas. La presencia de buques de guerra extranjeros frente a nuestras costas dejó entrever la limitada capacidad que teníamos para hacer respetar las aguas territoriales y proteger el comercio marítimo. Además de sus aspectos diplomáticos, el caso de la Lorton evidenció los problemas que teníamos para contar con dotaciones nacionales, base fundamental para sostener un comercio libre de sospechas por parte de países beligerantes. Igualmente, el caso del Iquitos, que realizaba viajes comerciales, abona a señalar las dificultades que hubo y hay que enfrentar cuando no se tiene capacidad de sostener al menos una parte de nuestro comercio exterior con naves de bandera nacional.

⁹⁶ *Panama Record*, volumen VIII, número 37, 5 de mayo de 1915, p. 334. *Shipbuilding and Shipping Record*, 29 de julio de 1915, p. 98, columna 2. *The West Coast Leader*, número 177, 27 de mayo de 1915, p. 12.

⁹⁷ *Commerce Reports*, número 159, 9 de julio de 1915, p. 132.

⁹⁸ *Panama Record*, volumen IX, número 10, 27 de octubre de 1915, p. 92.

BIBLIOGRAFÍA

- Ajax (1918). *The german pirate. His methods and records*. Nueva York: George A. Doran.
- Barros van Buren, Mario (1990). *Historia diplomática de Chile 1541-1938*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Barthe, M. (1971). La guerre de course des navires marchands armés (1914-1918). *La Revue Maritime*, 283, 73-77.
- Basadre, Jorge (1966). *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Tomo XII. Lima: Editorial Universitaria.
- Baudouin, Ferdinand (1914-1915). *Historique de la guerre*. Parte 1, fascículo 1. Niort: Th. Martin.
- Bisher, Jamie (2008). *German Commerce Raiders in Latin American Waters*. <http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerce Raiders.aspx>
- Bisher, Jamie (2012). World War I Intelligence in Latin America. <http://www.militaryhistoryonline.com/wwi/articles/germancommerce Raiders.aspx>
- Bravo Valdivieso, Germán (2005). Los corsarios y los vapores alemanes en la costa de Chile durante la Primera Guerra Mundial 1914-1918. *Boletín de la Academia Chilena de Historia Naval y Marítima*, 9, 24.
- Bravo Valdivieso, Germán (2007). Actividades de algunos vapores alemanes en la costa del Perú, durante la Primera Guerra Mundial. *Homenaje al contraalmirante Federico Salmón de la Jara. Marino y caballero ejemplar*. Lima: IEHMP.
- Carlisle, Rodney (2007). The Attacks on U. S. Shipping that Precipitated American entry into World War I. *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XVII(3), 58.
- Castro de Mendoza, Mario (1980). La marina mercante en la república (1821-1986). Lima: Talleres de Artes Gráficas Martínez.
- Cayo Córdova, Percy (2009). *La República, 1906 a 1919*. Lima: Instituto de Estudios-Histórico Marítimos del Perú.

- Centurión Herrera, Enrique (1924). *El Perú y las colonias extranjeras. Realidad actual y el extranjero en el Perú a través de cien años 1821-1921*. Bérghamo: Istituto Italiano d'Arti Grafiche.
- Compañía Administradora del Guano (1924). *15ª Memoria del Directorio, correspondiente al 15º año económico de 1º de abril de 1923 a 31 de marzo de 1924*. Lima: Librería e Imprenta Gil.
- De Lavalle, Juan Bautista (1919). *El Perú y la Gran Guerra*. Lima: Imprenta Americana.
- Fayle, Charles Ernest (1920). *Seaborne Trade*. Vol. I. Londres: John Murray.
- Garaycochea, León (1928). *Legislación Naval*. Lima: Imprenta Segrestan.
- García Calderón, José (1969). *Diario íntimo, 12 de setiembre, 1914–3 de mayo, 1916*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Guerrero, Julio César (1915). *Como corresponsal al frente. Reflexiones e impresiones*. Stuttgart: Deutsche.
- Hurt, Archibald (1921). *The Merchant Navy*. Vol. I. Londres: John Murray.
- Jiménez, Manuel F. (1918). Combate naval de las costas de Chile. *Revista de Marina*, III(1), 3-8.
- López Martínez, Héctor (ed.) (1995). *El siglo XX en el Perú a través de El Comercio*. Lima: diario El Comercio.
- Mathieu, Joseph (1973). *Memoires d'un observateur en ballon, 1914-1918*. Gaban: Les Lilas.
- Meseldzic de Pereyra, Zivana (1985). *Yugoslavos en el Perú*. Lima: Editorial La Equidad.
- Ministerio de Guerra y Marina (1916). *Legislación Militar*. Vol. VIII. Lima: Imprenta y Litografía del Estado Mayor General del Ejército.
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú (1917). *Cuestión Lorton*. Lima: s.e.
- Morales Erroch, Ernesto (2004). El hundimiento de la barca Lorton. *Revista de Marina*, 97, 56-64.

- Morales Erroch, Ernesto (2006). El Perú y la Primera Guerra Mundial: el hundimiento de la Lorton. *Derroteros de la Mar del Sur*, 14, 107-124.
- Norman Tucker, Gilbert (1962). *The Naval Service of Canada. Its official history*. Vol. I. Ottawa: King's Printer.
- Pezet, Federico Alonso (1917-1920). Perú y la Guerra. En Frank Simons, *Historia de la Guerra del Mundo* (pp. 287-306). Londres: W.M. Jackson.
- Rocuant, Enrique (1919). *The neutrality of Chile. The grounds that prompted and justified it*. Valparaíso: Sociedad Imprenta y Litografía Universo.
- Sakuda, Alejandro (1999). *El futuro era el Perú*. Lima: Esicos.
- Scheer, Reinhard (1934). *Germany's High Sea Fleet in the World War*. Nueva York: Peter Smith.
- Spoja, José (1998). *El espíritu croata*. Lima: SPDI.
- Vega, Juan José (2001). «El comandante Julio César Guerrero». En *La República*, 30 de noviembre.
- Velarde Herrera, Mateo Francisco (1986). *Crónicas de Islay y Mollendo*. Lima: Ministerio de Marina.
- Wilhelmsen, Frederick D. (1995). *La Omega, la última barca*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
- Yates, Keith (1995). *Graf Spee's raiders. Challenge to the Royal Navy 1914-1915*. Londres: Leo Cooper.
- Zárate, José & Alberto Ferreyros (1976). *El mariscal Benavides, su vida y su obra*. Lima: Imprenta Editorial Atlántida.
- Zlatar Stambuck, José (1990). *Bielovucic, pionero de la aeronáutica castrense*. Lima: Fuerza Aérea del Perú.