

cónsul de Chile en Boston y posteriormente conductor de despachos del Departamento de Estado a las legaciones en Lima y Santiago, aconsejando impedir el valioso embarque de torpedos que se hacía de Baltimore con dirección al Perú.

El New York Herald del 19 de mayo de 1881 dio cuenta de la llegada del famoso aventurero Paul Boyton. Venía de regreso del Perú, y llevaba en su equipaje huacos y momias. Había sido confiada a Boyton directamente por Piérola la misión de hundir con torpedos el Cochrane, el Huáscar y el Amazonas.

Las bases para la operación proyectada estuvieron primero en la isla de San Lorenzo y después en Ancón y Chorrillos. Nada se llegó a hacer, según Boyton, porque no era aparente el buquecito Alacrán que debía conducir los torpedos y porque los acontecimientos se precipitaron al desembarcar el ejército chileno y emprender la campaña de Lima. Boyton elogió a Piérola, como buen jefe y como hombre valiente.

EL SUBMARINO DE FEDERICO BLUME.

Federico Blume Othon fue un inmigrante danés, nacido en la Antilla menor de Santo Tomás entonces posesión de Dinamarca, nacionalizado peruano y tronco de una respetable familia. En 1865 construyó a su costa un aparato sumergible con el que quiso atacar a la escuadra española, sin que se llegara a realizar ese plan. Años después tuvo a su cargo el ferrocarril de Paita quedando como acreedor del Estado por dicha obra. En la maestranza del ferrocarril, con mengua de su patrimonio, Blume llegó a fabricar otro artefacto similar al de 1865, cuya finalidad era atacar a la escuadra chilena. Popularmente recibió el nombre de "toro submarino". Logró descender a 12 pies, navegó sumergido a tres nudos durante media hora y rindió varias pruebas de eficiencia. Su sistema de ventilación dependía de dos tubos para admitir y evacuar el aire cuando estuviese bajo el agua. Blume fue, al mismo tiempo, inventor de un torpedo que debía ser situado en las proximidades de las naves enemigas para destruirlas funcionando como una bomba de tiempo.

El "toro submarino" fue traído al Callao y, según se dice, provocó alarma en la flota bloqueadora del Callao. Una orden superior, para evitar que cayera en manos del invasor, hizo que fuera hundido. Junto

con el aeroplano de Ruiz Gallo, el sumergible de Federico Blume incorpora al Perú en los capítulos iniciales de los esfuerzos hechos por el hombre para dominar la inmensidad del cielo y también la inmensidad del mar.

EL GLOBO AEROSTÁTICO DE SAURI.

El Capitán de Corbeta Alejandro Sauri hizo el diseño de una máquina aérea que debía ayudar a la defensa contra la invasión chilena que, al mando del general Manuel Baquedano, originó la campaña de Lima.

Era un esfuerzo con la finalidad de ir al empleo de los globos militares como arma de observación y como instrumento para el disparo de proyectiles desde el aire.

No hubo tiempo ni hubo tampoco dinero para llevar adelante los proyectos del Comandante Sauri. Interesa recordar que ellos tampoco fueron tomados en cuenta en años posteriores.

IV. LA CUESTIÓN DEL "LUXOR".

El 14 de abril de 1879 en el puerto de Montevideo, el vapor alemán Luxor recibió 322 bultos con el nombre de "mercaderías" de "charqui y yerba" a la orden del banquero político chileno Agustín Edwards en Valparaíso. En este puerto pudo comprobarse que el cargamento contenía armas y municiones para el gobierno de Chile. El capitán del barco registró allí mismo un acta de protesta ante su cónsul aseverando que hubiera rehusado el embarque si hubiese sabido cuál era la verdadera naturaleza de las mercaderías. Averiguados los hechos, el Luxor fue apresado en el Callao por las autoridades peruanas y puesto a la disposición del juzgado de presas por haber violado sus deberes de neutral al conducir contrabando de guerra al enemigo.

Siguió un ruidoso juicio que llegó hasta la Corte Suprema. Este tribunal en su sentencia del 16 de octubre de 1879 confirmó las de primera instancia y de la Corte Superior declarando que el Luxor era buena y legítima presa, y lo adjudicó al Estado peruano. El ministro de Alemania en Lima entabló entonces una demanda diplomática ante la cancillería.

El debate jurídico que se produjo fue muy intenso. Desde el punto de vista principista versó, entre otros lemas, sobre las sanciones a los contrabandos según los distintos casos y circunstancias; sobre la

solicitud de la confiscación del buque culpable de tráfico ilícito; sobre la prueba respecto del dolo o fraude cometido; sobre la responsabilidad del propietario armador y del capitán; sobre la competencia del captor para juzgar y decidir en estos casos. De otro lado se adujo: la ignorancia del capitán sobre el contenido de los cajones, barriles y líos embarcados como mercaderías en Montevideo para Valparaíso; la imposibilidad de que se hubiera conocido en Montevideo el 14 de abril la declaratoria de guerra de Chile al Perú hecha el 5 de abril; las circunstancias de que el Luxor no hubiese sido apresado con cargamento de armas por ningún buque captor; las contradicciones entre los tratadistas de derecho internacional al ocuparse de esta clase de problemas; la escasez o la debilidad de las pruebas contra el capitán o contra la compañía propietaria de la nave alemana que no había tenido la más mínima injerencia en la conducción de las armas; la ausencia de la ley expresa sobre el asunto; el sentido de los principios de Derecho marítimo aceptados por la Convención Nacional del Perú el 3 de octubre de 1857.

Por el decreto de 10 de enero de 1880 el Dictador devolvió el Luxor a la compañía alemana de vapores y autorizó su libre salida del Callao invocando los merecimientos contraídos por la colonia de ese país mediante su honradez y laboriosidad; y, asimismo, el interés del Perú en el desarrollo de las nuevas compañías de navegación en la costa.

V. EXPEDICIÓN CHILENA EN EL NORTE DEL PERÚ.

En setiembre de 1880 Lynch recorrió la costa norte del Perú con una expedición que impuso cupos en dinero o en especies, inutilizó ferrocarriles y castigó con la destrucción de las propiedades a los dueños peruanos que no accedían a sus exacciones. Formaron esta expedición poco más de 2.000 hombres. Desembarcó en distintos puertos cercanos a valles costeros y no halló resistencia.

LA DESTRUCCIÓN DE LAS HACIENDAS DE DIONISIO DERTEANO.

Fue en esta correría cuando ocurrió el incidente en la hacienda Palo Seco situada en Chimbote de propiedad de Dionisio Derteano y cuyo valor pasaba de un millón

de libras esterlinas. Lynch impuso al ingenio Palo Seco una contribución de guerra de cien mil pesos en plata o en especies de valor equivalente dando plazo hasta el 12 de setiembre. El Dictador prohibió la entrega de esa suma y Derteano, que estaba en Lima, contestó por telégrafo que "impotente como ciudadano aislado ante la fuerza militar que manda tengo que someterme a las consecuencias que mi patriotismo me impone"; dejó constancia, asimismo, de que en Palo Seco habían valiosos intereses de terceros neutrales comprometidos bajo la fe de su palabra de industrial pues el ingenio tenía hipotecas de Dreyfus y Graham Rowe (12 de setiembre). Los chilenos volaron con dinamita toda la maquinaria y destruyeron el ingenio de azúcar y el de arroz. El ron de las pipas y el bagazo o residuo de la caña elaborada fueron utilizados en el incendio, en el que colaboraron los peones chinos, y así quedaron destruidos no sólo Palo Seco sino las haciendas llamadas El Puente y Rinconada (13 de setiembre). El corresponsal de El Mercurio de Santiago decía de la hacienda El Puente que, antes de estos hechos, era "un verdadero palacio o más bien una serie de palacios ducales pues estaba dividido en siete cuerpos". Agregaba que no faltaban allí ni lujosas bibliotecas, ni amenos y pintorescos jardines, ni caballos y hasta perros de raza, encontrándose entre los primeros un potro que costó en Inglaterra 1.500 libras esterlinas.

He aquí el párrafo referente a Palo Seco en el diario de un cirujano del ejército chileno publicado en El Ferrocarril de Santiago que la confunde con El Puente: "La hacienda de Palo Seco es muy extensa y rica. Posee grandes potreros de caña de azúcar, alfalfa, arroz, etc., y una gran cantidad de animales vacunos y cabalgares, algunos de ellos de pura sangre. Los cuerpos de edificios son magníficos y el del frente, de más de una cuadra de extensión y de cinco pisos, está ocupado por la maquinaria de elaboración del azúcar, que es una de las mejores de Sud-América, toda de rico acero y cobre; elabora 500 quintales diarios de azúcar y su valor se calcula en 3.000.000 de pesos. El edificio de las máquinas posee cuatro torreones de defensa y una torre central con un reloj de cuatro esferas. Encima del reloj existía la siguiente inscripción: "Hacienda del Puente propiedad del señor don Dionisio Derteano.