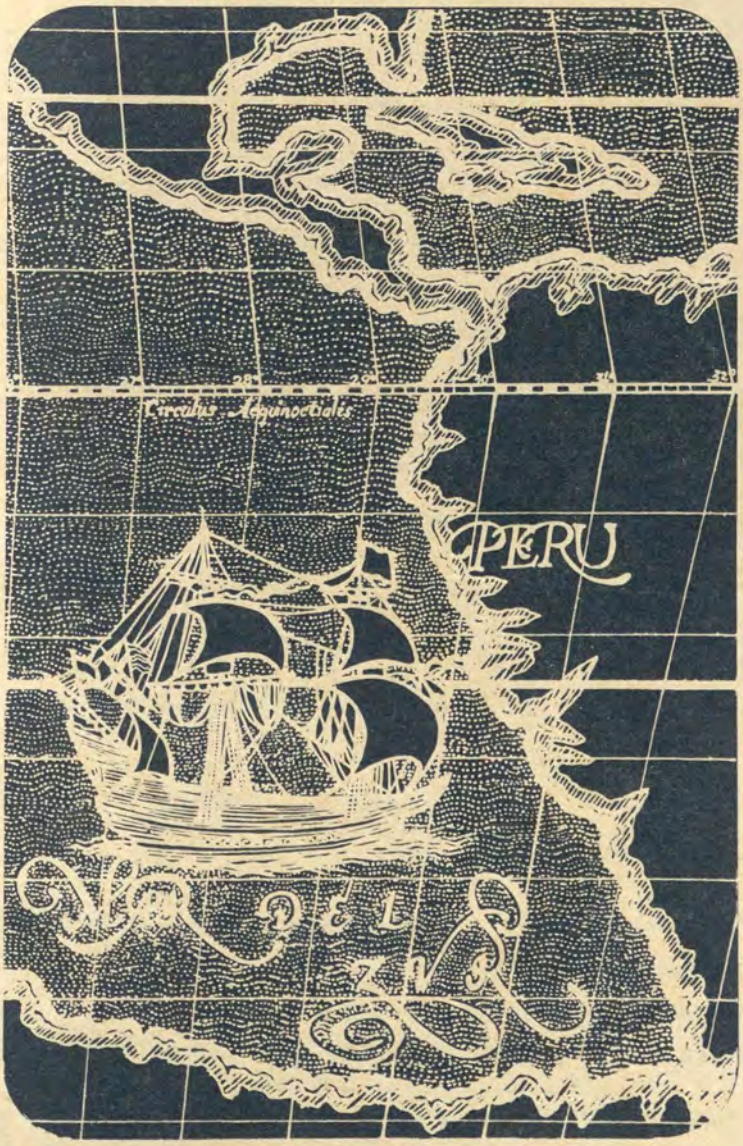
# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU




Nº 1 — ENERO - JUNIO 1978

155

# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU




Nº 1 - ENERO - JUNIO 1978




La Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se publica dos veces al año.

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez.

DISEÑO Y DIAGRAMACION: Alfonso Respaldiza R.

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Avenida Nicolás de Araníbar 744, Lima-14

---

Tipografía-Offset SESATOR, Av. Sucre 1200, Pueblo Libre, LIMA - Perú

# Revista
# del
## Instituto de Estudios Histórico - Marítimos del Perú

Nº 1 LIMA ENERO-JUNIO 1978



Presentación ..... 5

INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO

Armando Nieto Vélez S.J. *Comprensión y juicio histórico* ..... 9
Discurso del Contralmirante Melitón Carvajal Pareja ..... 19

Pedro J. Gálvez Velarde, *Submarino, minas y brulotes en la Guerra del 79 y sus autores* ..... 23
Discurso del Capitán de Navío José Valdizán Gamio ..... 33

Aurelio Miró Quesada Sosa, *Apuntes para una historia de la conciencia marina en el Perú* ..... 37
Discurso del Dr. Félix Denegri Luna ..... 49

José Carcelén Basurto, *Conciencia marítima, factor preponderante del poder marítimo* ..... 53
Discurso del Dr. José Antonio del Busto Duthurburu ..... 63

Geraldo Arosemena Garland, *Reflexiones sobre la Memoria del Comandante General de Marina, Capitán de Navío don Miguel Grau, presentada en* 1878 ..... 67
Discurso del Capitán de Navío José Carcelén Basurto ..... 77

Luis Ernesto Vargas Caballero, *Las adquisiciones navales del Perú en la década* 1860-70 ..... 81
Discurso del Dr. José Agustín de la Puente Candamo ..... 96

Jorge Basadre, *Los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva-Agüero, Porras y Bustamante y Rivero sobre Grau. Un ensayo de sociología histórico-literaria* ..... 101
Discurso del Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero ..... 119

## CRONICA

Antecedentes del Instituto.— La fundación.— Miembros de Número y Junta Directiva.— Necrología.— La primera parte de la Historia Marítima del Perú.— Otras publicaciones ..... 127

NECROLOGIA: Capitán de Corbeta Teodosio Cabada
Discurso del Dr. Geraldo Arosemena Garland ..... 135
Hermann Buse de la Guerra, *Teodosio Cabada* ..... 136



# PRESENTACION

*Desde su fundación, y así consta en sus Estatutos, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú alentó el deseo de editar una revista que diese a conocer los resultados de sus trabajos y sirviese de enlace con quienes comparten los mismos afanes e inquietudes y con entidades análogas del Perú y del extranjero. Éramos conscientes de que el Instituto podía y debía comunicar las aportaciones de sus miembros y de los estudiosos de la historia, ofreciéndolas como un complemento valioso y necesario de la magna obra en que nos hallamos empeñados:* la Historia Marítima del Perú.

*La Revista aparece así como órgano de un Instituto en el cual los temas de historia marítima merecen preferente consideración. En ese sentido juzgamos que es una revista especializada, en armonía con las modernas tendencias de las publicaciones científicas, y que con tal orientación está destinada a llenar un vacío en el conjunto de la producción editorial en nuestro país. El Instituto ha de esforzarse en procurar —para las colaboraciones, artículos y monografías que aquí se presenten— las calidades de altura y seriedad académica a que nuestras normas fundacionales nos obligan.*

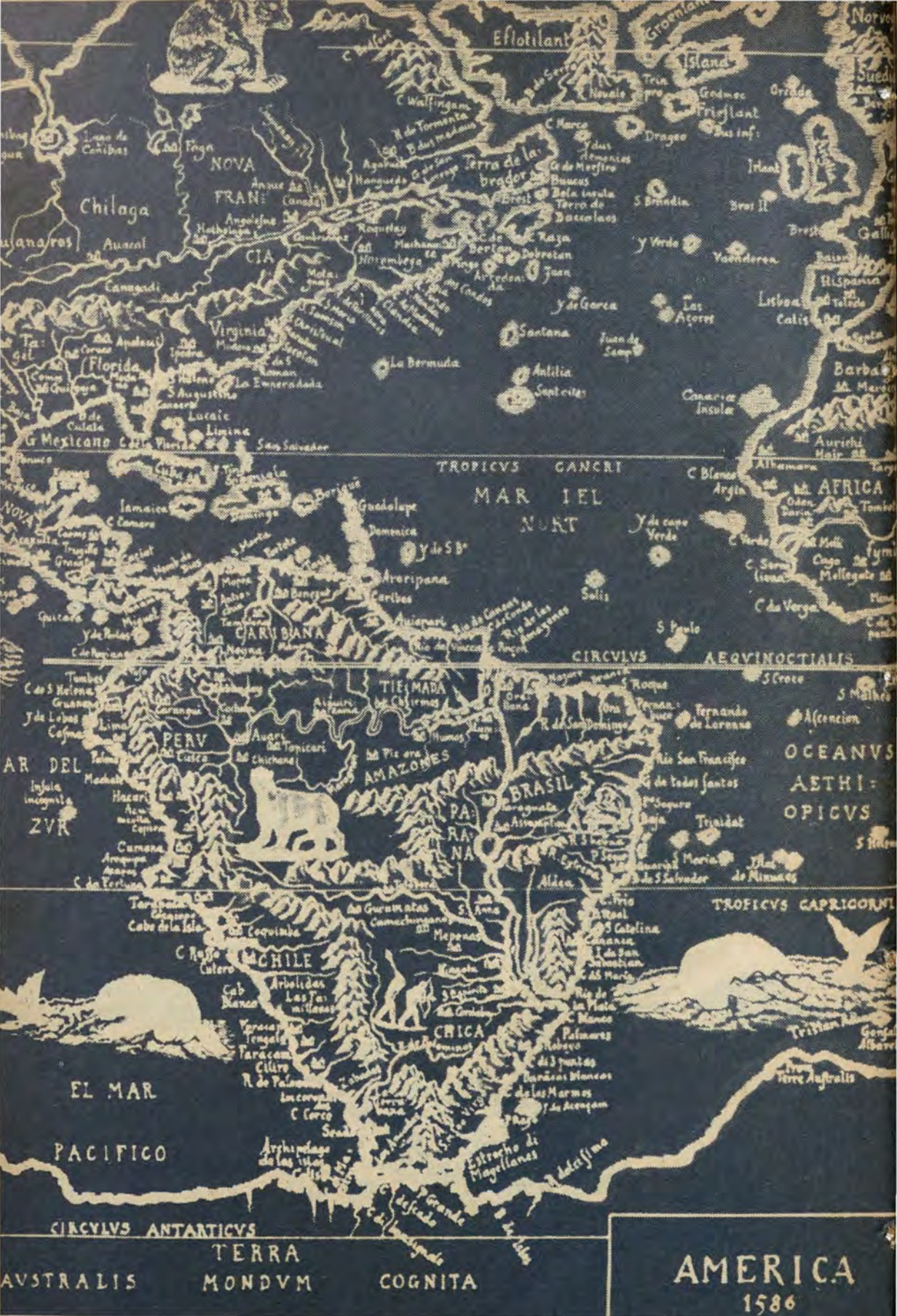
*Esta primera entrega se dedica casi exclusivamente a los discursos con que se incorporaron al Instituto los nuevos miembros de número admitidos de conformidad con las prescripciones reglamentarias vigentes. Por razones obvias, que trasuntan la práctica de las instituciones académicas, incluímos también los discursos con que fueron acogidos los recipiendarios.*

*Ojalá que la Revista contribuya a difundir, mediante la investigación histórica, los ideales peruanistas y de fortalecimiento de la conciencia marítima, que constituyen uno de los objetivos principales de nuestro Instituto.*



# Incorporación de Miembros de Número


Eflotilant
Islana
Frieſlant
Drageo
NOVA
FRAN:
Chilaga
Auſanaros
CIA
Virginia
Florida
G Mexicano
TROPICVS CANCRI
MAR DEL NORT
AFRICA
Barbari
Lisboa
Hiſpanna
Canaria Insula
La Bermuda
Antilia
Septcitas
Santana
Y de Garcia
Las Açores
Y Verde
Y de Cabo Verde
Solis
S Paulo
CARIBIANA
CIRCVLVS AEQVINOCTIALIS
TIERRA FIRMA
PERV
MAR DEL ZVR
AMAZONES
BRASIL
PA RA NA
OCEANVS AETHI: OPICVS
Ascencion
TROPICVS CAPRICORNI
CHILE
CHICA
EL MAR PACIFICO
Estrecho di Magellanes
CIRCVLVS ANTARTICVS
TERRA AVSTRALIS MONDVM COGNITA
AMERICA
1586


Eflotilant
Islana
Frislant
Drageo
Terra de las bragder
Chilaga
NOVA
FRANCIA
Virginia
Florida
La Bermuda
Antillia
Santana
Barbaria
AFRICA
TROPICVS CANCRI
MAR DEL NORT
CIRCVLVS AEQVINOCTIALIS
Jamaica
Guadalope
Dominica
Caribes
CARIBIANA
TIERRA FIRME
PERV
AMAZONES
BRASIL
PARANA
OCEANVS AETHIOPICVS
TROPICVS CAPRICORNI
CHILE
CHICA
EL MAR PACIFICO
Estrecho de Magellanes
CIRCVLVS ANTARTICVS
TERRA AVSTRALIS MONDVM COGNITA
AMERICA
1586

# *Comprensión y Juicio Histórico* *

**Armando Nieto Vélez**

Agradecido a una generosa designación que me honra y estimula, llego a este Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el que me preceden distinguidos consocios, realizadores constantes, desde hace más de un decenio, de una obra que prestigia y enaltece a la Marina de Guerra y a la cultura del país.

En una época como la nuestra, de decisivas transformaciones, subsisten, reforzadas, las finalidades que dieron ser y animan a esta corporación; porque los estudios históricos son, en el cuadro de las disciplinas humanísticas, los que mejor pueden robustecer nuestro sentido nacional. Ya decía Hegel que los pueblos que no tienen de sí mismos sino un conocimiento fabulesco, borroso y fragmentario son pueblos de "conciencia turbia", que no merecen ingresar en la historia universal. A cumplir, pues, sustantivos fines sociales están llamadas las academias históricas y, en particular, la que hoy me recibe.

He escogido como tema de este discurso algunas reflexiones surgidas del diario quehacer de la docencia universitaria y de la investigación, y que creo referidas a las bases mismas del proyecto común de nuestra "Historia Marítima del Perú".

En el comienzo de su libro de Metafísica escribe Aristóteles: "Todos los hombres tienden por naturaleza a saber". El hombre se caracteriza por el deseo innato de conocer. No es éste un lujo sobreañadido a la esencia humana. Por ello la necesidad de explicar los fenómenos que ocurren en el universo y en la sociedad misma ha estimulado siempre el pensamiento. No satisfecho con registrar pasivamente la realidad, el hombre aplica su inteligencia y su razón a averiguar el porqué de las cosas. Esa tendencia inquisitiva aparece aun en aquellas épocas remotas calificadas de míticas.

---

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 24 de junio de 1975.

Cuando aún no había llegado a establecer científicamente el origen de los fenómenos cósmicos, el hombre primitivo los atribuía, a modo de explicación causal, a determinadas fuerzas misteriosas y ocultas. La tormenta, con su acompañamiento sobrecogedor de rayos, truenos y lluvias torrenciales; los terremotos, las inundaciones, los eclipses; pero también la siembra y la cosecha, el nacimiento y la muerte acaecían bajo el signo de potencias ignotas, a las que el hombre arcaico debía someterse. Cuando estas fuerzas se mostraban virtualmente nocivas, el hombre intentaba hacerlas propicias mediante procedimientos rituales. Ahí encontramos el origen de la magia, que se diferencia esencialmente de la religión, en cuanto pretende "capturar" el poder misterioso y controlarlo, aunque sea momentáneamente, en el ámbito dominativo del hombre.

Con el transcurso de los siglos el intelecto humano fue madurando y alcanzando niveles racionales de inteligibilidad. El diálogo con las cosas y el sucederse del tiempo fueron abriendo nuevas posibilidades de pensamiento y acción. Y así, paulatinamente, se efectuó el tránsito de lo que Maritain ha llamado etapa **nocturna** de la mente humana a la etapa **diurna** o de luz. "En el hombre primitivo el intelecto está, de un modo general, implicado y dependiente de la imaginación y de su mundo salvaje. A esta clase de régimen mental corresponde un conocimiento de la naturaleza experimentado y vivido con una intensidad tal, que no podemos imaginar fácilmente... Podríamos llamar al nuestro actual un estado de luz de día o solar, porque está ligado a la vida luminosa y regular del intelecto. Y el estado mágico puede ser caracterizado como un estado nocturno porque está ligado a la cambiante y crepuscular vida de la imaginación".

En el siglo XIX el jefe del positivismo Augusto Comte formuló su famosa ley de los tres estados. Para Comte la humanidad ha pasado sucesivamente del estado mitológico-teológico al metafísico y de éste al positivo o científico.

En el primer estado, según la tesis de Comte, se recurrirá para explicar la realidad a seres y voluntades sobrenaturales. En la segunda fase todo se explica por causas abstractas, formas, sustancias, y otras ficciones de la Filosofía pura. Finalmente, en el período positivo la ciencia aparece como el árbitro supremo que fija y establece leyes inmutables o relaciones invariables entre los fenómenos.

La teoría de Comte es cuestionada hoy por la misma ciencia, que no puede admitir su simplismo y dogmatismo. La fe ciega en leyes rígidas se ha visto seriamente sacudida por las conclusiones de los científicos del macrocosmos y del microcosmos. La teoría de los gases y la microfísica, las aportaciones de Jeans, Eddington, De Broglie y Heisenberg han abierto graves brechas en la vieja teoría del determinismo. Por lo demás, del hecho de que un rayo y una catástrofe telúrica no deban ser explicados como efecto de la có-

lera de los dioses, no se sigue que la teología y la metafísica tengan que desaparecer como embustes o pasatiempo ocioso. Por el contrario, la ciencia moderna convive cómodamente con la filosofía y la religión.

Si de las ciencias naturales pasamos a las históricas, advertiremos que la tendencia a la explicación de los hechos ha estado siempre presente, de una manera u otra, en los historiadores. Aun en los narrativos, Herodoto por ejemplo, existe un conato de explicación de los hechos, ciertamente imperfecta, pero que se traduce en la coherencia del relato.

Con Tucídides la explicación del acontecer se encierra en un esquema rígido, de causación constante y uniforme. El historiador adopta un talante pragmático, y quiere que su relato pueda ser utilizado de información y guía para el porvenir. Tucídides parece suponer que los acontecimientos humanos son siempre iguales, se repiten en el tiempo, porque las mismas causas producen siempre los mismos efectos. Al finalizar el capítulo I del libro de "La Guerra del Peloponeso" escribe: "Y porque yo no diré cosas fabulosas, mi historia no será muy deleitable ni apacible de ser oída y leída. Mas aquellos que quisieren saber la verdad de las cosas pasadas y por ellas juzgar y saber otras tales y semejantes que podrán suceder en adelante, hallarán útil y provechosa mi historia; porque mi intención no es componer farsa o comedia que dé placer por un rato, sino una historia provechosa que dure para siempre".

A esta corriente pragmatista pertenece Polibio, y en ella también hay que inscribir la famosa sentencia de Cicerón: "Historia magistra vitae", que ha tenido aprovechados alumnos desde Maquiavelo, Guicciardini y Montesquieu hasta nuestros días. En el extremo de esta mentalidad hay una visión naturalista del hombre y de la sociedad. Se los concibe como una cadena recurrente de causas y efectos, una cadena cerrada, fija, inalterable como la Naturaleza.

Hoy presenciamos otras singladuras de la historia. No se lee ni escribe historia para obtener un repertorio moralizante, sino para averiguar **lo que** realmente ocurrió en el pasado, **cómo** y **por qué** ocurrió. No basta acumular ordenadamente datos de erudición recóndita. La crónica, que registra minuciosamente cuanto sucede en el ámbito oficial o privado, institucional o personal, no es todavía historia en sentido pleno. Es preciso llegar más hondo. Es preciso comprender. La comprensión es sin duda el objetivo final de la historia.

Hasta los autores más recientes, como Paul Veyne, que rehúyen hablar de "comprensión" y prefieren referirse a la "narración coherente", porque en ella ven lo máximo a que puede aspirar el historiador, admiten que la misión de éste es "hacer comprender tramas". Y en la comprensión de la trama no sólo hay que tener en cuenta las leyes económicas y las constantes

sociales, sino las intenciones de los actores, sus ilusiones y desengaños, sin olvidar el azar —que no está sujeto a ninguna previsión— y que trastorna y cambia el curso de los acontecimientos.

La comprensión, como la misma etimología latina lo indica, exige asumir todo aquello que contribuye a hacer accesible una situación. Es abrazar y ceñir un tema por todas partes. Y como la realidad histórica es mucho más compleja de lo que se cree, no podemos acercarnos a ella triunfalmente con un esquema apriorístico o un cómodo afán de simplismo.

Es verdad que el historiador, aunque dedique a ello su vida, no podrá dominar por entero el cúmulo de ciencias con que la investigación lo enfrentará: filosofía, psicología, sociología, economía, antropología... Pero el reconocer humildemente esta limitación de su horizonte, y declararlo con sencillez, es ya una muestra de fina comprensión. Vendrán otros historiadores, otros especialistas, y con el esfuerzo sucesivo, mancomunado, podrá ir recomponiéndose la realidad histórica, sabiendo siempre que los logros han de ser parciales y provisorios.

La comprensión histórica presta atención a todo, sin deslumbrarse por lo ruidoso y llamativo (que no es necesariamente lo más importante). Fernand Braudel ha hecho la observación de que "a los ojos de los contemporáneos, los hechos se presentan, por desgracia, con excesiva frecuencia, en un mismo plano de importancia, y los muy grandes acontecimientos constructores del futuro hacen tan poco ruido —"llegan sobre patas de tórtola decía Nietzsche— que es difícil adivinar su presencia". El historiador tiene la ventaja de poder discernir de antemano entre las diferentes líneas de fuerza cuáles serán las decisivas. No se deja encandilar por los titulares de los periódicos.

Uno de los principios de la ciencia histórica es que la comprensión no debe limitarse a la narración de hechos sueltos, hilvanados por un estilo atrayente y flúido. La unidad histórica no es el hecho, el acontecimiento, sino el conjunto que muestra un sentido. A esto se llama "estructura". En la estructura ingresa desde luego lo individual, pero no como unidad caprichosa e insolidaria, sino como integrante de un conjunto. Conocer y comprender no es captar aisladamente, sino en conexión, en conjunto, en estructura. Por eso es aventurado afirmar que de un hecho singular deriva automáticamente otro, como el efecto de la causa. La razón de ello estriba en que es dificilísimo, casi imposible para el entendimiento histórico, lo que es una operación corriente en el laboratorio del químico: aislar un elemento, separándolo de sus múltiples relaciones.

Por el proceso de investigación comprensiva comprobamos que cada hecho adquiere sentido en función de todos los otros con los que se halla en conexión. Aquí encaja la gráfica frase del escritor inglés Walter S. Landor (1775-1864), autor de "Conversaciones imaginarias": "El presente, como una

nota en la música, no es nada, pero se halla ligado a lo que antecede y a lo que viene después".

La comprensión requiere el análisis cuidadoso de todos los factores que pueden iluminar una determinada estructura. Nada puede descartarse a priori, aduciendo que es algo irrelevante o nimio. Si bien en la gran historia política de manuales es lícito dejar de lado pequeños sucesos de la vida diaria, en una historia que aspire a revivir la compleja realidad del pasado, de los hombres y de las sociedades de antaño, todo es potencialmente significativo, todo encierra virtual interés. Existen muchas historias de la I Guerra Mundial, desde Sarajevo al armisticio del bosque de Compiégne, recuento minucioso de batallas y alteraciones de los cuadros políticos europeos. A este enfoque externo ha añadido el historiador francés Marc Ferro un enfoque interno, el de la psicología de los hombres en la guerra: "La actitud de las poblaciones en el momento en que comienza la guerra; las formas de cansancio cuando la prueba se prolonga; las esperanzas que despierta este cansancio en los militantes revolucionarios que desean ardorosamente sustituir la guerra entre las naciones por la guerra civil. . ." (Renouvin). Y para ello Ferro ha tenido que hurgar en el difícil campo de los archivos del control postal, cuyos testimonios directos, aunque pocos, resultan realmente preciosos para este estudio de psicología colectiva.

Ernst Cassirer, notable filósofo alemán, escribió que no basta con decir que un hecho resulta históricamente significativo cuando está preñado de consecuencias. "Si estudiamos una obra histórica, especialmente una biografía, encontraremos mencionados, en casi todas las páginas, cosas y acontecimientos que, desde un punto de vista puramente pragmático, significan bien poco". Piénsese en lo que puede significar, para la comprensión del carácter de una persona, una carta familiar en la que su autor se retrata como es. Aunque no sea "importante" en cuanto a consecuencias, es altamente característica, porque en nuestro conocimiento histórico, que es un conocimiento semántico (pues las obras humanas tienen una realidad simbólica y no física), no aplicamos los mismos esquemas que en nuestro conocimiento práctico o físico. Cassirer recuerda el caso de las discusiones teológicas trinitarias del siglo IV. La letra iota del alfabeto griego nada significa en un sentido físico, pero como símbolo religioso (en las palabras griegas "consustancial" y "semejante") se convirtió en punto de partida de debates interminables que provocaron las pasiones más violentas y conmovieron los fundamentos de la vida no sólo religiosa sino social y política. En suma, es necesario no desdeñar nada de lo que ayuda a comprender mejor los caracteres y los acontecimientos. Y para este fin no hay límite o criterio fijo en la selección de los hechos. De aquí que la historia puede siempre reescribirse, porque siempre es posible aportar un nuevo elemento o reinterpretar otro ya conocido dsde una perspectiva distinta.

En los últimos decenios, sobre todo por obra de los defensores de la "historia total", hemos asistido a una considerable ampliación del campo histórico, del **territorio** del historiador —como dice el título del libro reciente de E. Leroy-Ladurie—. En esta apertura, que de ninguna manera se ha detenido, interviene el axioma de que la historia no se limita a evocar acontecimientos grandiosos, sino que debe abarcar la vida total. Lejos de despreciar como inútil la historia tradicional —cuyo descrédito se ha intentado a veces con verdadera saña—, es urgente que el historiador pasee su mirada por nuevas áreas, si quiere adquirir y trasmitir una imagen de la complejidad de la vida humana.

Ha resultado insuficiente y corto el conocido aforismo: "La Historia se hace con documentos". El concepto de fuente histórica abarca todo aquello que implica un índice revelador de la vida de ayer. Así, fuente histórica no es sólo el tratado internacional que se firma bajo las luces deslumbrantes de los fotógrafos, o el decreto que se registra en el diario oficial, sino las facturas, los cuadros, los poemas, la toponimia, los surcos de la tierra, los mapas, hasta un paisaje agrícola visto desde el avión; los registros de la historia oral y los medios plásticos de expresión.

El historiador no rehúsa nada, ni una hierba nociva, ni un eclipse de sol ni el análisis químico de un metal. "A una historia que le haga ya al pasado preguntas más nuevas, más variadas, más ambiciosas o más sutiles, corresponde una indagación amplificada en todos sentidos, siguiendo las huellas de toda especie que nos haya podido dejar aquel pasado multiforme e inasequible en su plenitud" (Marrou). Sobre aquel ingente material deberá ejercitarse la tarea clave, y también la paciencia, del historiador que quiere comprender. Por la lectura atenta y penetrante de esos testimonios (muchas veces sin letras y sin tinta) intentamos llegar al hombre mismo, a su interioridad, a su conducta y a su pensamiento; o simplemente comprobamos el paso, la presencia fugaz de un semejante.

Pienso cuánto se ha ampliado el horizonte de los estudios históricos en el Perú, gracias a este Instituto que hoy me acoge generosamente, y cuánto puede ampliarse aún, si nos ejercitamos con denuedo y ánimo en la historia real, total, del hombre peruano en relación con el mar.

Una de las modernas corrientes de la historia que, bien utilizada, ofrece un camino sugerente para la comprensión es la prosopografía, de la que dice Jorge Basadre que encierra especial fascinación. En sus comienzos aspiró a proporcionar la filiación y la carrera de altos personajes de la historia romana. Se analizaba, por ejemplo, la composición del Senado, la procedencia de sus hombres, su educación, estamento social, fuentes de riqueza, religión, etc. Se intenta encontrar el vínculo entre la experiencia personal y la de grupo, o —como afirma Toynbee— se intenta llenar el vacío entre los seres humanos y las instituciones. Cabría extender el método prosopográ-

fico a nuestros propios temas, y es innegable que un enfoque de tal naturaleza complementaría la presentación narrativa de pioneros de la historia naval como Rosendo Melo y Manuel I. Vegas García.

Notable avance en la línea de la comprensión del pasado es el constituído por la historia de las mentalidades, o sea el estudio de la manera general de pensar que prevalece en una sociedad. Supone conocimientos de psicología individual y colectiva. En su libro sobre Lutero ha hecho ver Lucien Febvre hasta qué punto el destino del reformador alemán estuvo ligado a un ambiente intelectual y afectivo. Es una muestra de que no puede entenderse cabalmente a un individuo sin considerar a la vez los condicionamientos del grupo social.

Diálogo sutil entre el hombre y su medio ambiente, delicado discernimiento de mutuas influencias, donde el historiador presta atención a los modelos culturales no menos que a las reacciones personales. En 1960 un graduado de Harvard (Richard Mac Masters Hunt) hizo un estudio biográfico de Josef Goebbels, el Ministro de Propaganda del Reich alemán. Al esquema convencional de la biografía externa, el autor añadió el análisis de aspectos emocionales. Muestra cómo Goebbels, al igual que el propio Hitler y altos jefes del nacional-socialismo, oriundos de familias católicas, habían apostatado de la fe tradicional. El vacío religioso, que clamaba por una creencia que fuera capaz de sustituirlo, influyó en la adhesión apasionada a una ideología totalitaria.

En análoga línea psico-social, notó ya Christopher Dawson (y lo recuerda Ionesco) que Carlos Marx no puede ser entendido completamente sin el trasfondo judío de su estirpe. Este ancestro explicaría muchos aspectos no racionales, no científicos, de su obra, en especial el sueño utópico de una sociedad sin clases.

En efecto, es sabido que la mentalidad judía ortodoxa comporta tres elementos fundamentales: la oposición entre el pueblo elegido y el mundo gentil; el inexorable juicio divino a los gentiles; la restauración de los judíos en un reino mesiánico. En la concepción marxista, el proletariado viene a reemplazar al pueblo elegido; la revolución social correspondería al juicio de los gentiles; y el reino mesiánico guarda paralelo con la sociedad del futuro, donde no habrá clases sociales ni Estados. El apocalipsis social, según Dawson, es la parte más importante del pensamiento de Marx y la que ejerce actualmente un enorme poder de seducción.

Los ejemplos podrían multiplicarse, proporcionándonos la conclusión de que una historia digna de este nombre debe aspirar a revivir los mecanismos intelectuales, los sentimientos y comportamientos. Así se robustecerá una historia social que, como dice el Prof. Georges Duby, no estará ya ligada exclusivamente a la economía, sino que se volverá mucho más rica y profunda.

Muy buenos resultados ha dado también el método comparativo. Trátase, por ejemplo, de comprender las invasiones bárbaras. Una antigua escuela sostenía que era el hambre el que empujaba a las tribus bárbaras hacia el sur. El autor norteamericano Teggart inició una prolija y paciente investigación no sólo sobre Roma sino también sobre China, obteniendo una serie de correspondencias, tan constantes y precisas, que le fue forzoso sacar una conclusión. Había comprobado que entre el año 58 a.C. y el año 167 d.C., todo movimiento bélico en las fronteras orientales del Imperio romano o en el occidente de China iba seguido de trastornos en ciertas regiones del Danubio y del Rhin. Profundizando la investigación, Teggart llega a fijar la causa que buscaba: en el ejemplo de las invasiones bárbaras, esa correlación se debía a que las guerras en el occidente de China o en el oriente del Imperio romano interrumpían el comercio. Por ello Teggart exigirá la reforma de la historia narrativa para favorecer el método de comparación, y en consecuencia, ahondar la comprensión del cómo y el porqué de los fenómenos sociales del pasado.

Llegamos ahora a un tópico sobre el que teóricos de la historia han mantenido encendidos debates: la naturaleza y función del juicio histórico. Supuesto que el historiador practica la comprensión, se pregunta si debe considerar cumplida su misión, o si debe aún establecer juicios valorativos sobre los hechos, las actitudes, los personajes y lo grupos que describe.

Indudablemente el espíritu crítico es indispensable al historiador. El error y la mentira deben ser detectados como tales. Las banderías y sectas no deben contagiarnos sus pasiones y enconos. Espíritu crítico no quiere decir, sin embargo, que el historiador deba desconfiar sistemáticamente del testimonio, ni revestirse de la toga judicial para emitir veredictos inapelables sobre las intenciones de los hombres y repartir premios o castigos post mortem. Lucien Febvre se ha referido con ironía a aquellos escritores de historia a quienes llama "jueces suplentes del valle de Josafat", porque estiman que no pueden cerrar sus libros y artículos sin una clara sentencia definitoria.

Tito Livio, Tácito y Plutarco, así como muchos historiadores medievales, concibieron la historia con designio de moralistas o, en frase de Bolingbroke, como "la filosofía enseñada por medio de ejemplos", en cuyo caso la historia no sería más que el pretexto o la ocasión para extraer conclusiones. morales.

La superación de ese concepto de la historia no implica incurrir en el extremo de negar la posibilidad de las valoraciones éticas; caer en la neutralidad absoluta, como si los historiadores tuviesen que asemejarse, para cumplir bien su quehacer, a máquinas grabadoras.

Desde luego, es imposible que el historiador se despoje completamente de su subjetividad al presentar la historia. No es posible; y aunque lo fuese, no sería un ideal recomendable. Llevamos con nosotros una formación, una

mentalidad, una nacionalidad. Deshacernos de ello no es realizable ni sería humano. El historiador aporta toda su persona a su obra, y la persona no puede escindirse en zonas separadas e incomunicables. Sí debe evitar, con todo cuidado, que oscuras vendas mentales lo cieguen para ver la verdad allí donde se encuentra; debe huir de la tentación de tergiversar y forzar o amañar los hechos, haciéndolos entrar en el cartabón rígido de prejuicios y esquemas preconcebidos, sean individuales o de grupo. El 28 de diciembre de 1974, en un discurso programático dirigido a la asamblea de la American Historical Association, Lewis Hanke ponía en guardia contra los peligros de una "historia tribal" o provinciana, y recomendaba el diálogo y la apertura de profesores e historiadores hacia horizontes más amplios que se proyecten hacia otras naciones y culturas, pero sin perder la vinculación con lo propio.

Aceptando, pues, las propias limitaciones, la labor del historiador consistirá en ejercitar primero la comprensión de hechos y situaciones; luego vendrá el juicio histórico, que es un juicio profesional de actuaciones, como lo hacen en su campo maestros, médicos, técnicos. Es lícito entonces formular juicios, a la luz —claro está— de los resultados generales de la investigación. Citemos tres casos de historia republicana. La guerra de 1828-29 no puede llamarse realmente una guerra internacional como hoy se entiende, ya que Santander, Obando y López veían con simpatía la causa de La Mar, y, en cambio Gamarra, Santa Cruz y La Fuente no eran adictos al Presidente del Perú. El historiador de la Confederación Perú-Boliviana —teniendo en cuenta las razones que tenían los confederados y los restauradores— podrá juzgar de la conveniencia e inconveniencia del plan santacrucino, sin necesidad de parcializarse, en este último caso, con aquellos que después de la batalla de Yungay ponían precio a la cabeza de Santa Cruz. Finalmente puede comprobarse que el Perú no llegó preparado a 1879 y que hubo imprevisión en diversos aspectos de la política peruana.

El juicio histórico no es necesariamente un juicio moral. Si éste es tan difícil para un sacerdote, piénsese cuánto más lo será para un historiador, que, por definición, no tiene delante —como interlocutor— a la persona sobre la cual escribe. Las intenciones últimas de los hombres se nos escapan; mucho más las de aquellos que han muerto. Creemos que en el Perú todavía nos falta recorrer los estrechos senderos que llevan a las alturas serenas del juicio ponderado y ecuánime. Todavía presenciamos contiendas, juicios lapidarios y anatemas sobre épocas y personajes de nuestra historia, juicios valorativos excluyentes que nublan la auténtica percepción de la verdad. Que estas estériles polémicas acontecen también en otras latitudes nos lo indica aquella consigna de Marc Bloch, que equivale a una seria llamada de atención: "Robespierristas, antirobespierristas: ¡Os pedimos por piedad que nos digáis sencillamente cómo fue Robespierre". Y añade el maestro francés: "Es muy fácil gritar "¡Al paredón!" No comprendemos nunca bastante. Quien difiere de nosotros, sea extranjero o adversario político, pasa, casi necesariamente, por un ser de malos antecedentes. Aun para conducir las luchas ine-

vitables, sería necesario un poco más de inteligencia en las almas; con más razón para evitarla, si se está a tiempo. A condición de renunciar a sus falsos aires de arcángel, la historia debe ayudarnos a salir de este mal paso. Es una vasta experiencia de las variedades humanas, un largo encuentro entre los hombres. Tanto la vida como la ciencia tienen el mayor interés en que este encuentro sea fraternal".

Permítaseme insistir en esta necesidad del encuentro fraternal de las generaciones; de la simpatía histórica. Porque precisamente la comprensión y el juicio deben tender ese puente cordial hacia el pasado. Tarea ardua, que implica evitar el gran escollo, siempre amenazante, del anacronismo. Existe un anacronismo escolar inofensivo, fruto de la ignorancia, que consiste en trastrocar fechas y nombres, siglos y épocas.

El verdaderamente peligroso es el anacronismo intencionado, doblemente erróneo, que extrae los hechos históricos de su contexto y los somete a una interpretación presentista. Esta modernización del pasado no le hace justicia. En su versión más corriente, menosprecia y denigra globalmente la historia. Exalta el presente vivido como si con nosotros se iniciase la salvación de la humanidad y todo lo anterior fuese simplemente una cadena interminable de desaciertos.

El revolucionario Lenin supo decir en su momento y en su estilo una oportuna verdad, saliendo al paso de los iconoclastas de su época.

Los partidarios del "Proletkult" predicaban la teoría de la cultura proletaria pura, adoptando una actitud negativa ante la herencia cultural del pasado. Lenin les manifestó: "Eso es una perfecta necedad. La cultura proletaria tiene que surgir como un resultado del desarrollo sujeto a leyes de las reservas del saber que la humanidad ha ido acumulando bajo el yugo de la sociedad capitalista, de la sociedad terrateniente, de la sociedad burocrática".

La Patria no es creación de un instante, no es monopolio ni obra de una sola generación. Es el resultado de un esfuerzo que se gesta y proyecta a lo largo de siglos y vincula a los miembros de la comunidad en una vivencia solidaria, fundada en la historia. Por ello, la tarea que espera al historiador en el Perú no es fácil ni sencilla; porque no es fácil mantener la lucidez del entendimiento y el equilibrio de la voluntad ante los requerimientos de la parcialidad y del interés inmediato, y apegarse solamente a la verdad que se descubre dura y austera, y que no halaga ni envanece.

En los trabajos de este Instituto, que no han de desmerecer en el futuro de la insigne obra ya realizada por ilustres colegas, hemos de alentar un ideal de alta rectitud humana y validez científica. Lejos del panegírico retórico y gratuito, pero más aún de la diatriba amarga; lejos de la superficialidad que busca síntesis brillantes sin el previo análisis del testimonio; lejos también del culto cerrado de la erudición carente de soplo vivificador

y de sentido constructivo, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al que desde esta noche tengo la honra de pertenecer, habrá de seguir cultivando con tenacidad y sin desmayo los estudios históricos, savia medular que asegura y mantiene vivos la cohesión y el ser nacional del Perú.

---

## DISCURSO DEL CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA

Cumpliendo los requisitos académicos que fija nuestro Reglamento ingresa esta noche en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú el Reverendo Padre Armando Nieto Vélez, joven sacerdote jesuita, abogado, filósofo, teólogo e historiador de brillante futuro. Para el Instituto, el acto adquiere singular importancia por tratarse del primer Miembro de Número que se incorpora en ceremonia pública como la que hoy se realiza. Para mí el gozo es doble: primeramente porque el Padre Nieto es hijo de un ilustre marino, el Contralmirante (r) AP don Manuel Nieto, de quien guardo un reconocimiento muy particular como uno de mis principales guías, en las ciencias matemáticas, cuando adolescente aún, ingresaba a nuestra querida y añorada Escuela Naval, agregándose a ello el honor que se me dispensa al presentar ante distinguida audiencia a un personaje de las cualidades del Padre Nieto.

Sí señores, porque el Padre Nieto luego de optar en 1955 el título de abogado en la Pontificia Universidad Católica del Perú, siguió estudios superiores eclesiásticos entre 1959-1965 en las Facultades de Filosofía de Alcalá de Henares, Madrid, y de Teología de Frankfurt, Alemania Federal, ordenándose como sacerdote el 28 de agosto de 1964. En este período de su vida alcanzó los grados académicos de Bachiller en Humanidades, Bachiller en Derechos y Ciencias Políticas, Bachiller en Filosofía y Licenciado en Sagrada Teología.

Desde entonces y además de cumplir con su función sacerdotal ha venido desempeñándose destacadamente como Profesor en los cursos de Filosofía, Teología e Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en el Seminario Arquidiocesano de San Antonio Abad (Cuzco).

Paralelamente a estas actividades, ha desarrollado otras que se han cristalizado en obras publicadas e intituladas "Contribución a la Historia del Fidelismo en el Perú, 1808-1810"; "La acción del Clero" en la Colección Documental de la Independencia del Perú, Tomo XX, y coautor con los doctores Félix Denegri y Alberto Tauro de la "Antología de la Independencia del Perú".

Su vida inquieta por todo lo que es Historia del Perú, lo ha llevado a ser incorporado como Miembro de Número del Centro de Estudios Histórí-

co-Militares del Perú; Miembro de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú; Miembro de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú; Miembro de la Sociedad Geográfica de Lima; Miembro correspondiente de la Junta de Historia Eclesiástica Argentina; Miembro de Número de la Sociedad Peruana de Historia; Miembro de Número de la Sociedad Bolivariana del Perú; y ahora Miembro de nuestro flamante y ya prestigioso Instituto. Tal volumen de actividades no podía dejar de ser reconocido por el Estado por lo que ha sido distinguido con la Orden al Mérito por Servicios Distinguidos en el grado de Gran Oficial.

Nuestro nuevo consocio no es, sin embargo, el último en participar de las tareas del Instituto. En efecto, cuando se encontraba en funciones la antigua Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, fue solicitado para redactar artículos destinados al Diccionario Biográfico, que es uno de los volúmenes que el Instituto proyecta publicar, y recibió también el encargo de disponer para la imprenta los originales que dejara el difunto historiador naval, amigo de todos nosotros, Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, a cuyo recuerdo rindo respetuoso homenaje de admiración. Además, actualmente el Padre Nieto contribuye a coordinar las labores de investigación referentes a la segunda parte de la Historia Marítima y es uno de los historiadores de la misma.

Del breve relato de su actividad intelectual podría deducirse que el tema escogido para su presentación responde a la inquietud actual, ante diversos planteamientos de interpretaciones históricas, y de allí el título "Comprensión y Juicio Histórico".

Apunta el Padre Nieto en su discurso al hecho de que la labor histórica no debe considerarse concluída con la ordenada acumulación del resultado de las investigaciones documentales. Aun la misma forma narrativa de la historia, con ser tan útil y necesaria, no agota posibilidades más profundas de la ciencia histórica, que precisamente para ser fiel a su nombre, debe intentar descubrir causas y raíces no fáciles de detectar en una primera lectura de los hechos y de los documentos.

La comprensión viene a llenar ese anhelo de plena claridad que todos buscamos al leer Historia. Es saber descubrir las múltiples vinculaciones y enlaces, subyacentes a los acontecimientos; es jerarquizar la importancia de los factores intervinientes en la producción del hecho histórico. Y, en este sentido, es útil comprobar dos hechos interesantes: primero, que el historiador (aunque no haya vivido los sucesos que relata) conoce por lo general mejor la íntima realidad de la historia que los mismos contemporáneos y aun mejor que los mismos protagonistas, porque le es dable penetrar en un proceso que ya se cerró y cuyos hilos se pueden desenredar con mayor objetividad, y segundo, que los intentos de hacer historia muy reciente no se logran de modo pleno; y no por la razón que con frecuencia se aduce, de que los protagonistas viven todavía; sino por la circunstancia de que el histo-

riador no puede poner ni la justa perspectiva ni el cúmulo de relaciones que sólo van obteniéndose con el transcurso del tiempo, que al remansar las pasiones y aquietar los ánimos, es también el mejor aliado de la comprensión.

Así, pues, la comprensión del tema con sus exigencias múltiples, de que nos ha hablado el P. Nieto, obligó a los escritores de la Historia Marítima a no ceñirse estrictamente a los específicos tópicos navales, sino a derivar sobre lo marítimo bajo sus aspectos científicos, legendario, histórico y económico-social, para tratar de encontrar la justa perspectiva del Mar peruano.

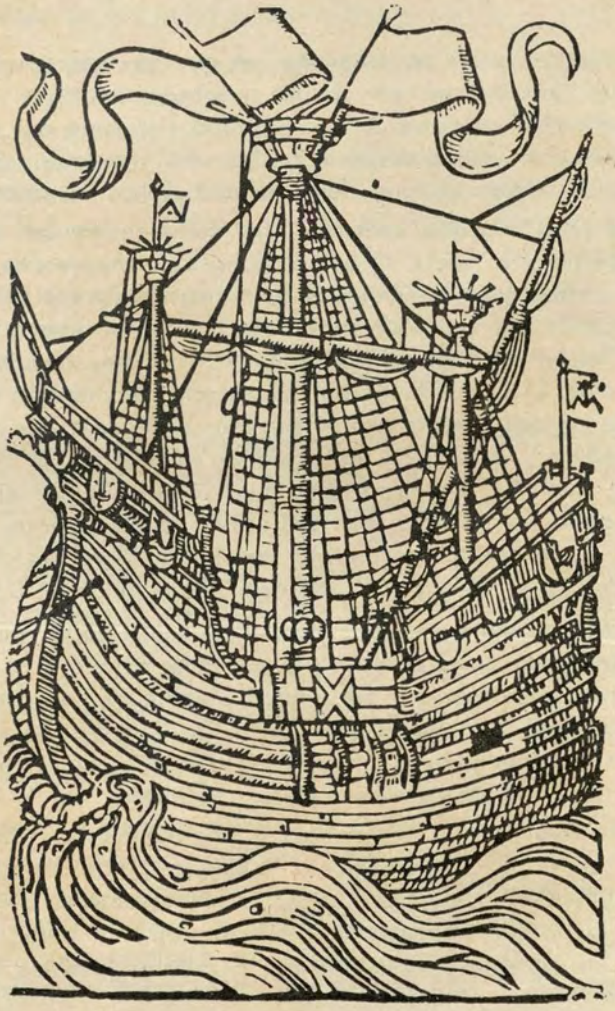
Ha insistido asimismo el orador en que la comprensión histórica requiere evitar el anacronismo, por el cual se juzgan situaciones del pasado con normas y valores del presente. A nadie escapa el peligro que esta actitud espiritual entraña. No sólo distorsiona la historia, sino que con frecuencia se cometen grandes injusticias por efecto de esta óptica aberrante.

Es de gran urgencia practicar esta comprensión sin anacronismos y practicarla en nuestro medio nacional, donde con frecuencia estamos tentados de lanzar condenaciones globales contra instituciones y personas de otras épocas. Acerca de este peligro siempre acechante han advertido voces de alta solvencia intelectual y académica como los doctores José Luis Bustamante y Rivero y Jorge Basadre. No podrá haber recta comprensión de nuestra historia mientras no nos acerquemos al pasado, cualquiera que haya sido, con respeto, honestidad, despojados de pasiones subalternas. El Perú es un país formado por múltiples generaciones y cuyo pasado es por ello mismo muy antiguo. Nuestros antepasados, con sus errores y sus aciertos, formaron parte de este suelo, e intentaron construir una Patria digna. ¿Quién podría lanzar contra ellos la primera piedra del denuesto o la crítica amarga?

Creo sinceramente que este Instituto puede aportar muchísimo en el sentido de favorecer, en el seno de los estudios históricos, una actitud serena, constructiva, patriótica, que no rehuirá, llegado el caso, la clara denuncia de lo defectuoso o lo moralmente malo. De una postura espiritual semejante, hecha de comprensión y simpatía, no habremos de temer juicios deprimentes y paralizantes de nuestras buenas cualidades.

Sólo de esta manera, estimo que si continuamos escribiendo la Historia Marítima inspirados por el amor a la Patria y a la tradición de nuestra Marina, nuestra labor puede ser fecunda y permanente en su validez. En el hontanar de la historia debemos ir a buscar, como lo hacen ejemplarmente otros países, las lecciones que tonificarán a nuestra juventud, esperanza del mañana de la Patria.

Al renovar mi felicitación al Padre Nieto Vélez le auguro los mejores votos de éxito en esta Casa, que ya desde hoy es suya, y en los trabajos del Instituto, para cuyo desempeño aporta cualidades que confluyen en él por herencia, por afición y por el prestigio de su Orden religiosa.






Longitudo huius regionis habet initium a meridiano Toletano, in Hispania

PERVVIAE AVRIFERÆ REGIONIS TYPVS.

Didaco Mendoça auct. Corv.

Aequinoctialis circulus
Islas de Galapagos
Isla de la plata
R. de los Caraques
S. Lorenzo
Quito
La Punta
Guayaquil
S. Clara
R. Oder
Sent. del oro
Mar dulce o rio Mayo lacus
AMAZONVM REGIO.
PE
Cuenca
R. V
C. Blanco
S. Iago
Chamarra
Logrono
Camora
S. Miguel
Rio de las Amazones
Islas de los lobos
Puura
Chachapoyas
El Pongo
Binorina
Tibari
Cochama
Chiquanima
Rio Paucarmayo
Guamanga
Cuchivos prouincia
Farralles
Pescadores
Golfo de la Lima
Cuzco
Carcuanes
Chane
Itapoan
Mayaro
Isola de lobos
CARA BAIA.
Moxos prouincia
Arequipa
Chupas
Longitudo huius regionis habet initium a meridiano Toletano, in Hispania
Mygway lo.
Pueblo nueuo
Cepita
Gunroma
Arica
Parua
Tiracapa
El Serro de Porosi
Tropicus Capricorni.
PERVVIAE AVRIFERÆ REGIONIS TYPVS.
Meridies.

# *Submarino, Minas y Brulotes en la Guerra del 79 y sus autores* *

**Vicealmirante Pedro J. Gálvez Velarde**

Agradezco profundamente el haberme concedido el alto honor de incorporarme como miembro de este importante Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y al hacerlo en esta ceremonia pública, sin el título de ser historiador, me siento abrumado. Espero que sean indulgentes, pues considero que el mayor mérito que se me pueda atribuir, para formar parte de esta prestigiosa Institución, corresponde a mi infatigable labor como Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina, que mantiene en vigencia los hechos históricos de nuestra gloriosa Marina de Guerra.

Yo quisiera que el aporte que traigo contribuya a nuestra Historia Marítima y para ello he escogido como tema, el titulado: **"Submarino, Minas y Brulotes en la Guerra del 79, y sus autores".**

La finalidad de este trabajo es rendir homenaje a los hombres que sin vestir el uniforme de nuestra gloriosa Marina, trabajaron por compensar en algo la pérdida de nuestro poderío naval en la infausta Guerra de 1879.

Un año antes de la iniciación del conflicto, nuestro Gran Almirante Miguel Grau había presentado al Supremo Gobierno, en su condición de Comandante General de la Marina, una Memoria en la cual se reflejaba el profundo conocimiento que tenía de las más indispensables necesidades de la Marina y en la que reiteraba su amor a la patria. Esta Memoria está publicada en el "Diario de los Debates" de la Cámara de Diputados, año 1878, con fecha 2 de Enero, Tomo I, página 383.

Termina su Memoria con estas frases: "Grandes son las necesidades de la Armada y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas, sin embargo, la Marina confiada en la especial consideración que le merece a V.E. espera ver realizada, por lo menos, aquellas mejoras más apremiantes".

---

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 24 de junio de 1976.

Al instalarse la legislatura el 28 de julio de 1878, el General don Pedro Bustamante, Ministro de Guerra y Marina, presentó asimismo su Memoria y en ella consignaba las necesidades de la Armada, en la forma siguiente: "Juzgo conveniente y necesario reforzar la Escuadra con dos nuevos buques de guerra, uno de primer orden y otro semejante al "Huáscar", con los mejoramientos y armamentos modernos".

Debido a estos y otros requerimientos, el Gobierno mandó construir en los Estados Unidos una Lancha Torpedera, y en Alemania, los Cruceros "Diógenes" y "Sócrates", los que corrieron una suerte adversa.

El 14 de febrero de 1879, una Fuerza de Tarea formada por el acorazado "Almirante Cochrane" y la Corbeta "O'Higgins", con tropas y marinería, ocuparon Antofagasta, invasión que se extendió a Mejillones y Caracoles y posteriormente a Cobija y Tocopilla.

Chile sabía que existía un tratado defensivo con Bolivia y para tomar tan radical resolución, que necesariamente daría por resultado la Guerra con el Perú, actitud que indudablemente fue muy meditada, teniendo en cuenta que Chile no tenía nada que perder ni nada que le conquistaran, si la guerra se perdía; si ganaban, en cambio, saldrían de la pobreza; y si perdían, seguirían siendo tan pobres como lo eran en esa época. Por otro lado, Chile podía poner fin a la Guerra en cualquier momento abandonando los territorios ocupados.

Declarada la Guerra por Chile, en el Perú no causó sorpresa y las clases populares recibieron el reto lanzado por Chile con arrogancia y altivez. Lo primero que hizo el General Prado, fue convocar a los más prestigiosos Jefes de nuestra Armada. Todos estuvieron de acuerdo en mantener muy alto el honor de nuestra Bandera.

Muy gloriosa y muy digna de la epopeya es la historia de nuestra Guerra Marítima, llena también de tristezas y conmovedores episodios.

Nadie quiso en el Perú darle a la Guerra Marítima el carácter defensivo a que la debilidad obligaba. El patriotismo nacional estimulado por lo prensa se aproximó a la crueldad. El deseo era que nuestros marinos se comportaran, no como hombres, sino llevando sus actos hacia un extremado sacrificio.

Llegó todo eso a tal extremo, que cuando el Comandante García y García salvó la "Unión" en Angamos, lo consideraron como una cobardía.

Cuando la Guerra estaba por finalizar y en momentos que la desesperación de Chile había llegado a su colmo, debido a los 6 meses de gloriosa campaña del "Huáscar", al mando de Grau, ocurre la caída del intrépido Monitor cuando sólo hubieran bastado dos meses más para que el enemigo pidiera la tregua.

A partir de Angamos, cambió la situación y la supremacía naval en el Pacífico pasó a poder de Chile.

Es en estas circunstancias que salen hombres que tratan de buscar la forma de encontrar medios para derrotar el poderío naval chileno, ya que con nuestra Fuerza Naval sólo quedaba la heroica corbeta "Unión".

Federico Blume, Pedro Ruiz Gallo y Manuel Cuadros, sin vestir el uniforme naval, dedican su técnica, su ciencia y valor, exponiendo sus vidas en dar a la patria los medios necesarios para la defensa del honor de nuestra nacionalidad.

**Submarino. Federico Blume Othon**

Este gran patriota, aunque no era peruano de nacimiento, puso su constancia y su ciencia al servicio del Perú.

Había nacido en la Isla de Santo Tomás, cuando ésta era danesa; su padre un importante comerciante de origen alemán, llamado Carlos Federico Blume Schneider y su madre María Magdalena Othon y Alcalá, era de Venezuela.

Federico Blume se educó en Alemania en la Escuela Industrial de Berlín y se recibió de Ingeniero Hidráulico y de Ferrocarriles en el Politécnico de Hannover. Aprendió también cinco idiomas.

Deseoso de ejercer su profesión en un medio donde fuera más necesario, vino hacia América; primero a Venezuela, de donde pasó a Cuba, para proseguir después hacia los Estados Unidos de Norteamérica. Durante toda esta época y a fin de mantenerse al día con los adelantos técnicos y científicos, mantuvo continua correspondencia con Europa.

En los Estados Unidos construye seis ferrocarriles dejando en ese país magníficos recuerdos. Al trasladarse a Chile, contratado para laborar en el trazo del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, luego actúa en la construcción de los ferrocarriles de Copiapó a Caldera, de Santiago a Talca y de Iquique a la Noria.

En el Perú un cúmulo de pueblos se encontraban aislados por falta de caminos, los intereses de la Costa eran los que más prevalecían, pues la Sierra había perdido la intensa vida económica que tuvo durante la colonia. Por ello y a fin de despertar el espíritu y colocar a las provincias en el sitio que les correspondía se despertó en el país una tendencia ferrocarrilera.

Por Ley del 18 de Diciembre de 1851 se autorizó la construcción del ferrocarril de Tacna a Arica y el 6 de Agosto de 1852 fue aceptada la propuesta de Don José Higan para llevar a cabo la obra. Federico Blume fue

contratado como Ingeniero Ferrocarrilero y viene al Perú para poner en operación este ferrocarril el año 1856.

Luego surge el plan de unir por vía férrea Arequipa con Islay y Castilla dió la ley que autorizaba esta obra el 9 de octubre de 1860, pero recién en el breve paso de Diez Canseco por el poder se inician los trabajos. En febrero de 1861 se encarga a los Ingenieros Federico Blume y Manuel Mariano Echegaray realizar los reconocimientos sobre el terreno, quienes después de 75 días de labor presentan el informe, sugiriendo que el ferrocarril pasara por el Valle del Tambo y por la Joya para favorecer estas regiones agrícolas y mineras. Se escogió la Caleta de Mollendo como Puerto de desembarque de los materiales del Ferrocarril y después como terminal convirtiéndose más tarde en puerto principal del Sur del Perú.

Debido a los conocimientos técnicos y a los servicios prestados por Blume, el Gobierno lo nombra por Resolución Suprema del año 1863 como miembro representante del Perú en la Comisión del Ferrocarril Inter-Oceánico de Panamá.

Para la construcción del ferrocarril Lima-Jauja, el Gobierno nombró una Comisión presidida por Blume con el fin de que estudiara las propuestas para la licitación de la obra.

Para la construcción del ferrocarril de Pisco a Ica, Blume revisó los estudios e hizo que el país economizara trescientos mil soles. El año 1872, se otorgó a Blume la contrata para construir el ferrocarril de Paita a Piura.

Por otro lado, Blume realizó en el Perú otras importantes obras de ingeniería como la conducción del agua a Chorrillos, los puentes de los ríos Chillón y Pacasmayo y el ferrocarril de Ancón a Chancay.

Debido al gran prestigio alcanzado por Federico Blume como Ingeniero de ferrocarriles, don Enrique Meiggs lo contrata como Ingeniero consultor para la gran obra del Ferrocarril Central.

Federico Blume al contraer matrimonio con la dama arequipeña doña Enriqueta Corbacho, formó un hogar respetable e hizo del Perú la patria de sus hijos.

La inquietud científica de este famoso Ingeniero lo lleva hacia el mar y sus preocupaciones e investigaciones se basan en el principio hidrostático de Arquímedes. Su idea principal radica en construir un buque que navegue bajo el agua.

Durante muchos años trabajó en esta idea y al producirse la ocupación de las Islas de Chincha por la Escuadra Española, es Blume uno de los primeros en expresar su indignación, y en su deseo de cooperar a la defensa de la patria de sus hijos, le dio mayor interés aún a sus investigaciones,

construyendo un modelo de su submarino y haciendo pruebas en los estanques de Piedra Liza y la Atarjea.

Convencido de la bondad de su invento y de que al ser construido serviría para atacar a los buques españoles, le entrega al General Pezet los planos y especificaciones como un obsequio al país. Totalmente no fue aprovechado y después cuando quiso recuperarlos no consiguió quien le diera razón de ellos.

Establecido don Federico en Paita, a cargo del ferrocarril, continuó con su soñada empresa y empleando medios de la maestranza del ferrocarril e importantes sumas de su dinero, construyó un submarino, el que terminó y lanzó al agua el 12 de octubre de 1879, cuatro días después del infortunado combate naval de Angamos.

Don Federico Blume, pionero en el mundo de la construcción de este tipo de naves efectuó su primera inmersión en Paita, el 14 del mismo mes cuando logra bajar a 12 pies y navegar a una velocidad de 3 nudos, saliendo a superficie después de 30 minutos de prueba.

Convencido ya del éxito de su labor y en su deseo de cooperar a la defensa del país ofrece a Prado su buque y realiza posteriormente 18 veces más, pruebas bajo el agua.

El General Prado ordenó al Capitán de Navío Ezequiel Otoya, Comandante de la "Limeña", que condujera el submarino y a su inventor al Callao. Cumplida la misión, el submarino fue fondeado en la rada interior frente a la chaza de fleteros.

Una vez en el Callao don Federico no tenía con quién entenderse. Prado viajó a Europa, se produjo la toma del poder por Piérola y todo era confusión.

Blume insiste una y otra vez hasta que toma contacto con el Ministro de Fomento quien le da una respuesta desalentadora, pero dada su constancia consigue que el General don Manuel de Mendiburu vaya al Callao y presencie una inmersión: esto fue motivo para que el General se entusiasmara con el éxito e influyera ante Piérola.

Piérola dispuso que una Junta de Marinos e Ingenieros estudiara el invento, la que informó favorablemente sugiriendo algunas modificaciones, y Piérola votó una partida por la cantidad de diez mil soles para la construcción del submarino con las recomendaciones hechas por la citada Junta. Se nombró una Comisión encargada de administrar los fondos, integrada por José M. Valle Riestra, Gil Cárdenas, Manuel J. Cuadros y el Alférez de Fragata Carlos Bondy iniciándose la construcción en la factoría de Juan V. Julia, situada en San Cristóbal del Tren.

Cuando aún faltaba terminar la construcción del nuevo submarino y presionando Chile cada vez más el bloqueo, el Gobierno dispuso la utilización inicialmente del submarino construido en Paita. Se le hicieron algunos arreglos y en las pruebas, se sumergió el Guardiamarina Manuel Elías Bonnemaison, iniciando así la lista de los magníficos Oficiales Submarinistas que hasta la fecha tiene el Perú.

Para la operación, Blume adoptó a su submarino torpedos "Lay", dispuestos por parejas con 10 libras de dinamita cada una, dotadas de un mecánico estanco de percusión de acuerdo a las modificaciones que él mismo hizo.

Los acorazados chilenos "Blanco Encalada" y "Cochrane" entraron a la Bahía y habían sido designados como blancos. Para esto los preparativos del submarino se habían terminado y el ataque debía producirse en la noche. Don José M. Valle-Riestra, voluntariamente, se enroló en la tripulación. Grande fue la desesperación de Blume al ver que los buques chilenos se hicieron a la mar, pues habían sido alertados del peligro por algún espía.

Fracasado este intento y producido el descalabro total con la entrada a Lima del Ejército Chileno, Blume se fue al Callao con la intención de realizar un nuevo intento y al buscar su submarino se dio con la ingrata noticia de que éste había sido hundido por orden superior, para evitar que cayera en poder del enemigo.

20 años de trabajo y una última oportunidad de poder ayudar al Perú se encontraban en el fondo del mar.

Don Federico Blume luchó hasta su último aliento para que el Perú contara con suficiente poder marítimo y dejó este mundo el 5 de mayo de 1901. El Capitán de Navío José Valdizán Gamio ha recopilado importantes datos técnicos acerca de este submarino y los ha difundido en los magníficos trabajos por él escritos.

**Minas y Torpedos. Pedro Ruiz Gallo**

Teniente Coronel de nuestro Ejército, nacido en el Puerto de Eten el 24 de junio de 1838, científico e investigador, designado Patrono del Arma de Ingeniería de nuestro Ejército, fue uno de los técnicos que puso mayor empeño en la fabricación y perfeccionamiento de minas y torpedos.

Pedro Ruiz Gallo utilizaba las maestranzas del puerto y aun su propio domicilio y taller, situado en el Callao, en la esquina de las calles Sucre y Méjico, donde llevaba a cabo sus peligrosísimos experimentos, trabajos que intensificó sin descanso a raíz de declararse el bloqueo del Callao el 10 de abril de 1880, hasta la ocupación de Lima, pues era su anhelo entablar una

tenaz resistencia a los buques enemigos empleando para ello minas y torpedos con artificios de su invención.

El historiador inglés Markham, en su libro "La Guerra entre el Perú y Chile", dice:

"Destruída su escuadra, no podía ya desafiar a los blindados chilenos, ni tampoco burlarlos con su mayor pericia naval. Pero sí podía intentar la destrucción de los barcos bloqueadores como efectivamente lo hicieron y sus esfuerzos al efecto son notables tanto por la originalidad de los procedimientos empleados, como por el alto ingenio puesto en evidencia".

Pedro Ruiz Gallo era pues el hombre, que además de su ciencia, ponía en práctica su ingenio y perseguía la construcción de un dispositivo destinado a la destrucción de las naves enemigas, dispositivo que iría acoplado a varios torpedos de su invención.

El primer bombardeo del Callao, contestado por las baterías de tierra, por la "Unión" y el "Atahualpa", se realiza entre el 22 y 23 de abril. Ruiz Gallo, ansioso, trabaja para poder responder con éxito a la acción enemiga y estando en esta esforzada labor, el día 24 de abril se siente en el Callao una terrible explosión producida en el taller del sabio donde lo encontraron completamente mutilado entre los humeantes escombros. Según el diario del Cmdte. Palacio figura como fecha de este trágico fin el 21 de abril.

Un valeroso soldado había rendido su vida dedicado a robustecer los medios de ataque de nuestra mutilada marina.

**Brulotes. Manuel J. Cuadros**

Limeño, hijo de don Manuel A. Cuadros y de doña María Rosa Viñas, perteneciente a familia arequipeña, nació el 7 de diciembre de 1849, hizo sus estudios en el Seminario de Santo Toribio de Mogrovejo y luego ingresó a la Universidad de San Marcos.

Se dedicó a los negocios y al estallar la Guerra con Chile los abandonó para ingresar al Ejército.

Al producirse la inesperada acción de Angamos, Cuadros no se queda conforme y quiere hacer algo para destruir los buques enemigos. Nuestro personaje con el Alférez Bondy habían formado parte de la Junta Administradora de los fondos para construir el nuevo submarino de Blume, pero él quería algo más y procedió a aplicar su ingenio y a trabajar en Ancón.

El servicio de espionaje chileno era muy bueno y estas patrióticas intenciones llegaron a oídos del Presidente de Chile, motivo por el cual envió la siguiente advertencia:

"Comandancia en Jefe de la Escuadra.— 783 al ancla del Callao, Junio 22 de Enero 1880, Comandante General en Armas de Iquique con fecha 4 del presente me dice: S. E. el Presidente de la República, en telegrama de ayer me dice para V.E. lo que sigue: en una carta de Lima me dicen: Ancón, preparando el joven Manuel Cuadros un segundo torpedo a pesar de haber tenido un fin desgraciado el primero, he oído decir que el torpedo es de esta manera: se compone de una lancha de vela, cargada con comestibles y carneros, y al quitar el último bulto, hay un resorte para reventar el torpedo. Lo que trascribo a Ud. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde a V. S.
Galvarino Riveros"

Como se ve por esta comunicación, el Gobierno de Chile estaba al corriente de los ingeniosos proyectos de usar los brulotes para destruir la Escuadra Chilena; el caso del primer torpedo es el que explotó en Ancón el 23 de octubre de 1880, dando muerte al Alférez de Fragata Gil Cárdenas y 8 Marineros.

Efectivamente, el dato era cierto, Cuadros había preparado un artificio explosivo y fue colocado en el fondo de una balandra, ésta fue llenada de víveres, frutas frescas y cigarrillos, dando a la embarcación una apariencia capaz de despertar la codicia de cualquiera.

El "Loa", al mando del Capitán de Corbeta don Guillermo Peña, acababa de llegar al Callao conduciendo las ambulancias peruanas con los heridos del combate del Alto de la Alianza y del Morro de Arica. Fondeó en el Puerto el día 23 de junio, y el 24, el transporte peruano "Limeña", entregado a la Cruz Roja, procedía para Arica para traer el resto de heridos; este mismo día el "Loa" hizo entrega a la Jefatura Naval de los heridos que había conducido y ocupó su puesto en el bloqueo.

El día 3 de julio, el Alférez de Fragata Carlos Bondy tomó el mando de la balandra y se hizo a la mar como para salir de la rada. El "Loa", que se encontraba de "Guardia de Bahía", la avistó a las 5 y 20 p.m., pintada de blanco y con sus velas izadas y cargada de comestibles, navegando en su demanda a fin de impedir que burlara el bloqueo. Bondy y sus tripulantes se lanzaron al mar, dejando abandonada la embarcación y salvaron a nado la distancia a tierra.

La balandra fue capturada y examinada; sólo encontraron víveres por lo que decidieron acoderarla.

El Comandante del "Loa", como ya hemos dicho, era el Capitán de Corbeta don Guillermo Peña, compañero del mismo curso que Prat, Condell y Orella; Peña tenía el defecto de ser porfiado y testarudo. El segundo Co-

mandante del "Loa" era el Teniente 1º Leoncio Señoret y completaban la dotación el Tte. 2º Pedro Martínez y los Guardiamarinas Luis Oportus, Juan Fierro, Manuel Huidobro y un Aspirante llamado Florencio Guzmán.

El Comandante Peña, al divisar la balandra se acercó para reconocerla y envió un bote al mando del Teniente 2º Pedro Martínez para que diera detalles de su contenido; éste después de examinarla dio cuenta de que sólo contenía frutas, gallinas y otros víveres. El Comandante dio orden de atracarla por estribor junto al portalón de popa e inventariar su descarga.

Por declaraciones de los Oficiales sobrevivientes, se sabe que tanto el Segundo Comandante como otros Oficiales manifestaron al Comandante sus temores; a pesar de ello insistió en la orden y atracada la embarcación procedió a desocuparla, tomando nota de su contenido el Guardiamarina Huidobro y el Aspirante Guzmán. Cuando se enganchó e izó el último bulto, que era una cabeza de plátanos, se produjo una terrible explosión, ocasionando una gran vía de agua a estribor, destruyó los mamparos trasversales, hirió gravemente al Comandante Peña, a los Guardiamarinas Huidobro y Fierro y a todos los tripulantes que estaban cerca de la faena.

El Teniente Martínez informó: que "Por lo inesperado del siniestro y ser casi toda la tripulación nueva, no pudo impedirse que la marinería se precipitase desordenadamente a los botes de babor, únicos en estado de flotar pues los demás fueron destruídos por la explosión". También dijo: "De los botes de babor uno se dio vuelta por el excesivo número de tripulación; otro se hallaba en la mar donde había ido por pertrechos y provisiones frescas. Iban en ese bote el ayudante del Contador, el Maestro de Víveres y 5 Marineros; como el bote no regresó a bordo, toda esa gente se salvó en forma casual de la catástrofe".

Dada la magnitud de la avería, el "Loa" se tumbó por estribor sentándose de popa y sólo se mantuvo a flote alrededor de 5 minutos, tiempo tan escaso que les impidió disparar el cañón en señal de alarma. El Comandante dió orden de proveerse de salvavidas y lanzarse al agua, para no ser absorbido por los remolinos, él no lo hizo manifestando que el Comandante tenía el deber de permanecer hasta lo último en su puesto de mando.

Hasta el oscurecer, el Teniente Martínez vio el cuerpo del Comandante flotando sobre un salvavidas y con una herida en la cara y una oreja arrancada por la explosión.

El segundo Comandante, Teniente Señoret, fue salvado por un bote de la Corbeta "Garibaldi", de nacionalidad italiana, la misma embarcación salvó a tres tripulantes.

El total de muertos, según fuentes chilenas, fue de 118 tripulantes chilenos y un boliviano que se encontraba a bordo. Ningún cadáver fue rescatado.

Al parecer, el Comandante Peña ignoraba la comunicación del Presidente de Chile, pues sólo hacía una semana de su arribo al Callao; en todo caso pagó con su vida su falta de previsión.

Esta hazaña mortificó tanto a los chilenos que decretaron la persecución de Cuadros y aún ofrecieron una fuerte cantidad de dinero por su captura.

A pesar de ello, nuestro héroe, pues de otro modo no puede llamarse a quien arriesgando su vida y utilizando su gran ingenio, consiguiera el hundimiento de un buque y la pérdida de más tripulantes que todos los desaparecidos en la campaña naval, estaba decidido a repetir su hazaña, modificando su plan astutamente, para lo cual preparó la lancha tipo falúa de la Capitanía del Puerto de Chancay. Esta tenía en su popa un escudo peruano tallado en alto relieve, lo cual la presentaba como un hermoso trofeo y le puso el brulote correspondiente.

Era el 13 de setiembre de 1880, la "Covadonga" se encontraba en Chancay, al mando del Capitán de Corbeta don Pablo de Ferrari, quien decidió bombardear el ferrocarril que iba llegando al puerto, para lo cual se aproximó hacia el muelle. Al regresar, notó la presencia de dos lanchas, a una de ellas la echó a pique con sus cañones y como la otra era una elegante falúa pintada de blanco con sus bronces relucientes y luciendo en su popa el hermoso escudo peruano, envió un bote al mando del Guardiamarina Melitón Gajardo, para destruirla a hachazos, después de reconocerla advirtiéndole el Comandante de Ferrari que tuviera mucho cuidado porque podría tratarse de una trampa. Llegado al costado de la falúa pasó el Calafate para reconocerla minuciosamente y después de ello advirtió al Comandante en voz alta con palabras que fueron oídas por toda la tripulación "No hay nada sospechoso", a ello el Comandante ordenó: "Sáquenla a remolque para afuera".

La elegancia de la embarcación avivó el deseo de conservarla como un trofeo para el buque, tal como lo había imaginado Cuadros; y como el Calafate repitiera que no le había encontrado nada sospechoso, el Comandante ordenó izarla a bordo y al hacer la maniobra estalló una gruesa carga de dinamita que estaba unida a las trepas, combinación con un detonador.

La explosión fue tan terrible que la "Covadonga" se hundió en tres minutos y la tripulación no tuvo sino un bote para salvarse. Allí se embarcaron 29 personas que navegaron en él hasta Ancón, que era el puerto más cercano bloqueado por fuerzas chilenas, donde encontraron a la "Pilcomayo", a la que atracaron después de un difícil y dramático viaje.

De los 150 hombres de la tripulación, 29 salvaron en el bote, 40 fueron hechos prisioneros, por estibadores y personal del Puerto, de la "Pilcomayo"; el Comandante y el resto de la tripulación perecieron ahogados o víctimas de la explosión.

Con esta nueva hazaña, Cuadros había conseguido eliminar un buque considerado glorioso por la Escuadra Chilena.

La Marina de Guerra del Perú no ha hecho aún justicia a este civil llamado Manuel José Cuadros, quien al preparar los brulotes que tan fructíferos resultados dieron, arriesgó su vida en la preparación de ellos, pues el manejo de artefactos explosivos constituye un gran riesgo, tal como le sucedió a un hombre más experimentado que Cuadros, el Teniente Coronel Pedro Ruiz Gallo.

Manuel José Cuadros no sólo desafió a la muerte, durante sus trabajos preparatorios sino que fue perseguido por la furia chilena, viéndose obligado a huir hacia la Sierra llevando a su esposa en estado grávido y a su pequeña hija. Así llegó hasta Huánuco y se estableció momentáneamente en la hacienda Pedregal y después tuvo que continuar su huída hacia la Selva.

Pasada la guerra, este osado ciudadano volvió a Lima, y desempeñó importantes cargos públicos, como el de Alcalde de Chorrillos, donde trabajó para reconstruir la ciudad devastada por la ocupación chilena. Luego viaja a Europa, enviado por el Presidente Cáceres, para comprar armamentos; a su regreso, fue nombrado Superintendente General de Aduanas.

En el Gobierno de Piérola fue Ministro de Fomento y Obras Públicas; en 1898 como Ministro de Guerra y Marina, mandó construir el Faro de Palominos y cuando elevaba al Congreso la Ley del Servicio Militar Obligatorio, lo sorprendió la muerte, a la edad de 49 años.

La Historia Marítima tiene en lo expuesto un valioso capítulo de hazañas realizadas al servicio de la patria. Corresponderá a los eruditos de nuestra época esclarecer esos hechos y conceder en justicia los merecimientos de los personajes que tanto hicieron por la grandeza de la Marina de Guerra del Perú.

---

## DISCURSO DEL CAPITAN DE NAVIO JOSE VALDIZAN GAMIO

Con la venia del señor Contralmirante Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y el voto unánime de sus distinguidos Académicos de Número, me es particularmente grato dar hoy la más cordial bienvenida al señor Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde, quien se incorpora esta noche como recipiendario, a las filas activas de este Instituto contraído al estudio histórico de nuestro pasado en el mar.

La modestia de nuestro nuevo compañero de labores le ha hecho decir —como todos hemos oído—, que tal vez su dedicación como Presidente

de la Asociación Nacional Pro-Marina, al cuidarse de mantener vigente el recuerdo de los hechos históricos navales, constituye el mayor mérito que ha podido atribuírsele para ser designado Miembro de Número de este Centro de Estudios.

Sin embargo —y esta es mi personal convicción—, estimo que la múltiple y activa personalidad del Vicealmirante Gálvez no sólo encierra la meritísima labor por él citada, sino muchas más cualidades, que en conjunto poliédrico, atraen la atención según la faceta que se examine: profesional competente, esforzado atleta otrora, patriota fervoroso y cumplido caballero, ha hecho propicios sus quehaceres otoñales hace ya algunos años, para dedicarlos a fomentar la conciencia naval merced a la actividad histórico-patriótica que actualmente realiza en la Asociación Nacional Pro-Marina, labor que lleva invívitos los sagrados trajines que merece nuestra patria.

Casi todos los presentes sabemos de su brillante carrera, exenta de ambiciones pero empeñosamente dedicada a prestigiar a la Institución Naval. Cabe, eso sí para quienes no le hayan conocido de cerca, efectuar —en parca y apretada síntesis—, un cortísimo resumen sobre sus merecimientos personales.

Egresado de la Escuela Naval en diciembre de 1928, sus cualidades atléticas pronto lo llevaron a coronarse como campeón y recordman sudamericano en la prueba de 400 metros con vallas, subcampeón en postas de 100 y 200, mereciendo ser nominado el mejor atleta del continente y que se inscribiera su nombre en un trofeo de carácter mundial.

Submarinista de vocación, llegó a comandar tres de los eficientes y recordados buques tipo "R", siendo nombrado posteriormente Comandante de la respectiva Flotilla.

Su ascendente carrera le ha hecho desempeñar diversos e importantes mandos entre los que destaca el de Director de la Escuela de Guerra Naval, Director General de Capitanías y Marina Mercante, Comandante General de la Escuadra, Jefe de Estado Mayor del Comando Conjunto de la Fuerza Armada, Inspector General de Marina y otros de parecido rango y trascendencia.

Como autor y educador, ha escrito un "Manual de Aproximación y Ataque de Submarinos" y un "Manual del Marinero", habiendo además organizado y fundado los Liceos Navales "Almirante Guise" y "Teniente Clavero".

Creo que las citas acabadas de hacer, respaldan mi convicción. Personalmente, pues, estimo que el honroso encargo de darle la bienvenida al recipiendario me resulta gratísimo, pues fuera de haberme alentado en más de una oportunidad para continuar con mis trajines de tradicionista naval,

es hijo de un muy querido profesor de Historia del Perú que tuve en mis tiempos de cadete. Me refiero al Dr. Luis Gálvez Chipoco, maestro señero y patriota que, con los ojos húmedos y haciendo gala de una sentida emotividad, durante sus inolvidables clases nos hacía vivir una regresión en los acaeceres históricos, y, permitiéndonos examinar muy de cerca a los hombres y a sus hazañas, logró hacernos aprender que la palabra PATRIA siempre debe escribirse con letras mayúsculas...

El tema escogido por el almirante Gálvez es original, poco profundizado en la historia, pero digno de llenar muchas de sus más brillantes páginas. A lo largo de su exposición hemos recordado a tres personajes ilustres, rememorando sus esfuerzos por contrarrestar, con su inventiva e ingenio, los abusos de un bloqueo impuesto por un enemigo muy superior en armamentos y naves, infligiéndole temor y contundentes daños morales y materiales, al aterrarlo continuamente con una pendiente espada de Damocles, hundirle dos buques y obligarle a perseguir sin tregua a los fautores intelectuales de sus pérdidas, en procura de alcanzarlos, destruirlos y poder salvarse así de una amenaza latente, constante y terrible en sus efectos.

Me refiero a los admirables intentos de Blume y de Ruiz Gallo, así como a los bien ideados mecanismos explosivos de Manuel José Cuadros, cuyo éxito registró la Historia mediante los sorpresivos hundimientos del transporte "Loa" y la cañonera "Covadonga", ocurridos en el Callao y en Chancay respectivamente.

Y ha hecho muy bien el almirante Gálvez en traer este tema a colación, porque es labor futura del Instituto hacer resaltar debidamente el heroico sacrificio del Alférez de Fragata Gil Cárdenas y sus ocho tripulantes, muertos al estallar el primer torpedo experimental. Dentro de sus planes venideros estará también, estoy seguro, el ocuparse de las biografías de los entonces Alférez de Fragata Carlos Bondy y Teniente Segundo Decio Oyague, quienes arriesgando sus vidas por la sagrada causa de la patria, navegaron en las dos embarcaciones expuestas a estallar en cualquier instante, hasta culminar sus propósitos y situarlas —con destreza marinera e innegable audacia— al alcance del peligroso enemigo, que ya en el Callao primero ya en Chancay después, estando dispuesto a matar cayó en la trampa por dos veces consecutivas, como si obedeciera ciegamente al plan psicológico de los inventores y los marinos peruanos. Así fue pues como los bloqueadores chilenos, parodiando a Sócrates, alzaron con sus propias manos y apuraron hasta el fin el cáliz de cicuta, autoeliminándose violentamente bajo el trágico fulgor de dos tremendas y cruentas explosiones, activadas por el pesaroso y lamentable fulminante de su ingenuidad.

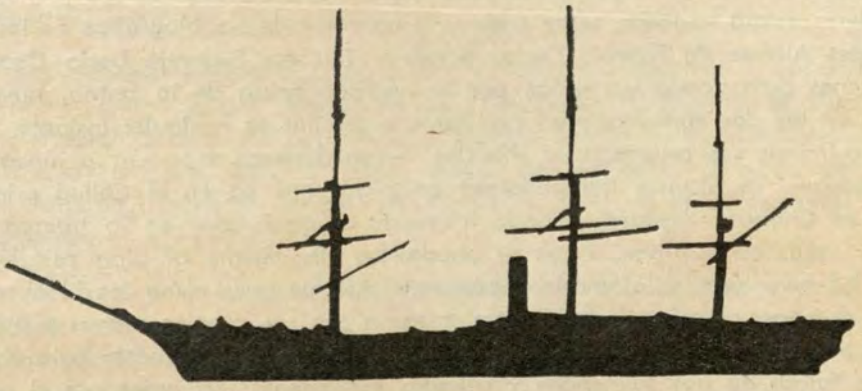
Ha sido, pues, muy bien escogido vuestro tema, señor almirante, desde que fuera de los comentarios que habéis hecho reivindicando memorias heroicas, dejáis la inquietud del perenne homenaje que debe rendirles la

posteridad y la Historia. Además —y sin espíritu de polemizar, pero con el deseo de aclarar aseveraciones a priori contradictorias—, al revisar datos sobre los hechos arriba sintetizados, cabe citar la circunstancia de que el historiador Mariano Felipe Paz Soldán, en su libro intitulado "Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia", publicado en Buenos Aires allá por el año de 1884 en la Imprenta y Librería de Mayo, consigna como inventor del mecanismo explosivo que llevaba "el bote de paseo, muy bien pintado" que sirvió para hundir a la "Covadonga", al ciudadano D. Constantino Negreiros, haciendo referencias en las páginas 562 y 563 a este asunto, con citas o notas al calce sobre el parte del entonces Capitán de Puerto de Chancay, D. Antonio Benavides, al Comandante General de Marina, fechado el 13 de setiembre de 1880, esto es decir, el mismo día del hundimiento.

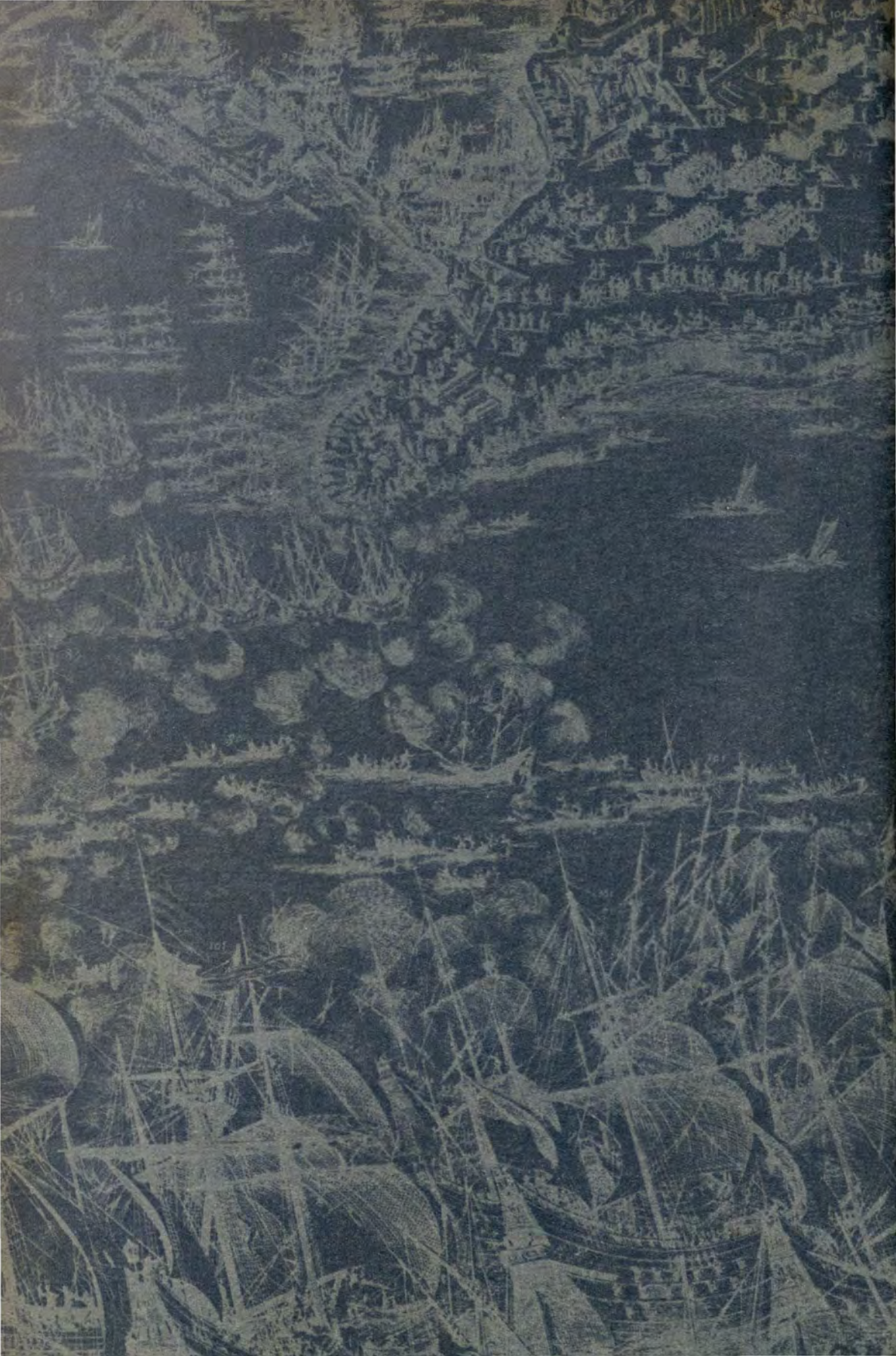
Sin embargo, los historiadores Mendiburu, Basadre, Tauro del Pino y otros varios, son claramente específicos respecto de atribuir dicho torpedo a D. Manuel José Cuadros.

He aquí, señor almirante, otra inquietud histórica que habéis traído hasta el Instituto con vuestro interesante tema, que, por la certidumbre en la Historia, debe ser dilucidada.

Al expresaros mis felicitaciones por el acierto que habeis tenido, en nombre del Instituto y del que habla, os doy la más sincera y cordial de las bienvenidas como nuevo Miembro de Número.







# *Apuntes para una Historia de la Conciencia Marina en el Perú* *

**Aurelio Miró Quesada Sosa**

Agradezco profundamente que se me haya elegido para acompañar en sus labores al equipo brillante del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, acertada y eficazmente presidido por el Contralmirante Federico Salmón de la Jara. Investigador de varios campos de la historia peruana, pero en particular de la historia literaria, sólo creo que puede haber contribuido a esa honrosa y amable distinción la conferencia que pronuncié hace más de 30 años sobre un tema entonces muy poco transitado y con un título que para algunos pareció un tanto sorprendente: "El Mar, personaje peruano". En una institución cultural de Lima se organizó en esa oportunidad un ciclo de conferencias sobre personajes representativos del Perú. No vacilé mucho en encontrar el tema. Como lo dije entonces, creí que debía incorporarse a una galería de figuras peruanas a ese sonoro personaje, vasto, solemne y postergado, que falta casi por completo en la pintura, que si no falta escasea en la literatura, pero que por encima de la incomprensión y del olvido no hay un solo momento fundamental en nuestra historia en que no se halle presente de algún modo: el mar.

Mi interés no era sólo ocasional, sino tenía raíces antiguas. Permítaseme que en este recinto y ante este grupo de amigos dilectos rinda un homenaje familiar a mi abuelo José Antonio Miró Quesada. Nacido en 1845, desde los dos años vivió su infancia y su juventud en el Callao; casado con una hija de un combatiente en Junín y Ayacucho, en el Callao estableció primero su hogar; empezó a trabajar allí como corresponsal de "El Comercio", el diario más que centenario que él afianzó con su esfuerzo, con su independencia y con su pluma, para dejarlo incorporado a la historia misma del país. Hermano de un marino, cuñado de dos marinos, próximo siempre a Miguel Grau, amigo cordial de Lizardo Montero, de Aurelio García y García, del más cercano en años Melitón Carvajal, mi abuelo repetía constantemen-

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 23 de agosto de 1976.

te: "me he criado entre buques". Y aunque su vida transcurrió después toda en Lima, no dejó nunca su preocupación por las cosas del mar.

Tuve también otro acicate para interesarme vivamente por los temas marinos. Terminados mis estudios universitarios, me animó el ancho sueño de realizar la vuelta al mundo. Entre libros y mapas, henchido de las lecturas literarias que imaginaban paraísos en islas misteriosas de los mares del Sur, preparé con delectación mi largo viaje. No había entonces viajes en avión, ni teléfono entre continentes, ni tardaba menos de cuarenta días la aventura de llegar al Japón. Sobre el lomo del mar, por los amplios caminos del Pacífico, pude viajar entonces y revivir el sueño de la barca dorada de Naymlap, de la expedición de Túpac Yupanqui a Ahuachumpi y Ninachumpi, de la atracción marina que se refleja en el arte de huacos y tejidos, del encuentro de Pizarro con la cargada barca de tumbesinos (nuestro primer contacto con la Cultura de Occidente no tuvo así como escenario la tierra sino el mar); y más lejos, la flota de canoas del Rey de Hawaii Kamehamea, que quiso unir con el hilo de su barcas los fragmentos dispersos de un Continente hecho de islas; y más aún, los viajes, ya no imaginados sino reales, que partieron de la costa peruana para ensanchar el ámbito geográfico conocido hasta entonces.

**El Perú, descubridor**

Después del descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa y de la primera vuelta al mundo, que inició Magallanes y culminó Juan Sebastián Elcano, España quiso reemprender el intento de Colón de hallar por el Poniente un camino a la India. La expedición de García Jofre de Loayza —en la que iba precisamente Elcano de Piloto Mayor— partió de La Coruña en 1525, pero entre tormentas y naufragios, muertes y choques con los naturales, el proyecto se frustró y España resolvió no enviar más una expedición desde sus puertos. En cambio, decidió enviarlas desde puertos de América. En 1527, al mando de Alvaro de Saavedra, zarpa la primera flota desde México, que llega a las islas que después se llamaron las Marianas, a Nueva Guinea, a las Carolinas (bautizadas así por Carlos V). En 1565 Miguel López de Legazpi alcanza el archipiélago que Magallanes había llamado de San Lorenzo y lo bautiza como Filipinas en homenaje a Felipe II.

Por esa misma época fue cuando comenzaron las expediciones del Perú. Sorprende y halaga al mismo tiempo cómo a los pocos años de haberse inscrito nuestra patria en los mapas del mundo, nuestras playas aprenden la lección, y en vez de ser tierra descubierta se convierten en puntos de partida para descubrimientos de otros puntos del globo. Son bien conocidas esas expediciones y no es necesario detallarlas. En 1567, Alvaro de Mendaña, sobrino del Gobernador del Perú Lope García de Castro, sale del Callao con rumbo hacia el Poniente y descubre el archipiélago que llamó con el nom-

bre legendario de islas de Salomón. En 1595, el propio Mendaña descubre y bautiza las islas Marquesas, en homenaje al Virrey del Perú, Marqués de Cañete, y a su mujer; y muerto Mendaña, su mujer Isabel Barreto asume el mando y lleva la flota hasta Manila. Ya en el siglo siguiente, en 1605, continúa el Perú descubridor: Pedro Fernández de Quiroz parte al Oeste; bautiza unas islas con nombres poéticos (La Conversión de San Pablo, Las lágrimas de San Pedro, La Fugitiva, La Peregrina, El Vergel) y a otra le da el nombre de isla de Monterrey por el Conde de Monterrey, Virrey del Perú; y su Almirante Luis Váz de Torres, desgarrado de la capitana, avista por primera vez las costas de Australia (Australia por la Casa de Austria, y no por el Austro o viento que sopla del Sur).

**Las puertas del mar**

Junto al impulso de los descubrimientos, o del ensueño de descubrimientos, se presentaron desde el mismo siglo XVI dos problemas concretos: uno estrictamente de navegación, el "tornaviaje"; otro de defensa, lo que se acostumbró llamar con una metáfora "las puertas" del océano.

El primero lo resolvieron las expediciones mexicanas, gracias en buena parte al agudo sentido del agustino Fray Andrés de Urdaneta, quien formó parte de la expedición de López de Legazpi. Si los vientos en la región central o ecuatorial del Pacífico batían de este a oeste, y dificultaban o imposibilitaban el regreso con los elementos marítimos de entonces, era de presumir que al norte y al sur del Ecuador las corrientes de viento fueran en dirección contraria: es decir, de oeste a este y facilitaran la navegación. Así ocurrió en 1565, cuando casi simultáneamente pudieron llegar a los puertos de la Navidad y de Acapulco dos de los navíos separados tres meses antes de Cebú; y fue esa, por tanto, la ruta de regreso que luego siguió Mendaña, y la única que se mantuvo hasta 1815.

El segundo problema, el de la defensa, tenía en cambio mayor interés para el Perú que para México. El Virreinato de Nueva España podía en último análisis desentenderse entonces del Pacífico, (aunque volviera después a incorporarlo), porque para su vida política, cultural y económica le bastaba la comunicación con la metrópoli a través de sus puertos en el golfo y de la navegación por el Atlántico. Pero para el Perú el Pacífico era fundamental; requería el ir y venir a Panamá, cruzar el istmo y comunicarse después en el Caribe con la flota española; como necesitaba de otro lado asegurarse el transporte hasta Chile, que por tierra resultaba sumamente difícil y riesgoso.

En suma, le era indispensable facilitar la comunicación y controlar por el Norte la puerta terrestre de Panamá y por el Sur la puerta marítima del Estrecho de Magallanes. Este es el tema que preocupa entonces, no sólo a los gobernantes y a los marinos mismos, sino al hombre común en el Perú. Su

huella se percibe durante todo el siglo XVII, en las Memorias de los Virreyes (más lúcidas y previsoras de lo que a menudo se supone), en los relatos de los cronistas y hasta en las obras de los dramaturgos; como el insigne Tirso de Molina en su comedia "Amazonas en las Indias".

**La amenaza de los piratas**

El Príncipe de Esquilache, por ejemplo, en su Memoria de 1621, se preocupa por el tema marítimo, cree que son evidentes los riesgos que abre el paso encontrado recientemente por el Cabo de Hornos, y se alarma por la osadía de los navegantes holandeses e ingleses, que ya habían dado pruebas repetidas de su infiltración por el Mar del Sur. Al avanzar el siglo, el Conde de Castellar se afana por reforzar la plaza de Valdivia, que considera "la más apetecida de los enemigos por la facilidad de tomarla como apoyo para efectuar hostilidades en todo el Reino del Perú"; y en su Memoria de 1681 se precia de haber hecho construir en Guayaquil, antes con astillero de naves mercantes solamente, "el primer navío de guerra que se ha visto en estos mares... y que ahora ha servido contra los piratas que lo infestan". Por la misma época, el Virrey-Arzobispo, Melchor de Liñán, se inquieta por las incursiones de los piratas en Tierra Firme y su cruce del istmo; o sea, una vez más, "la puerta" norte, que de no estar segura, interrumpiría el flujo de la plata y las mercaderías entre el Perú y España y cortaría el viaje por el Pacífico hacia el norte, a las costas de Nicaragua, a Sonsonate y Acapulco, en una incipiente pero auténtica integración americana.

De mucha mayor importancia en este sentido es la Relación de Gobierno del Duque de la Palata, Melchor de Navarra y Rocafull, a quien por sus afanes protectores se debió precisamente la construcción del cerco de murallas de Lima. En su Memoria afirma que hay que ser previsor pero también realista: seguir "lo que persuade la razón, por donde deben gobernarse las resoluciones y no por las máximas del puede ser". "Dos puertas tiene este mar —agrega, recogiendo un lugar común de los gobernantes virreinales— y la que no puede cerrarse (la del Cabo de Hornos, en el sur) es la que debe dar menos cuidados, porque para venir... con tan larga y peligrosa navegación, es menester mucha gente por la que se ha de perder, muchos bastimentos y buenos navíos". En cambio la puerta del norte (o de Panamá) "tiene un postigo abierto por Tierra Firme que puede hacer osados a los piratas y puede conservarlos en este mar con mayores fuerzas de las que entraron por el Estrecho" como ya había sucedido. Por eso sugiere establecer unas quinientas familias de las Canarias o de Galicia en Panamá, que al asentarse aseguraran la comunicación con los dos mares; y recomienda fijar la sede de un Virreinato en Cartagena, porque no se trataba sólo de unas plazas sino —en una más amplia estrategia internacional— de fronteras con Francia, Inglaterra y Holanda, por las islas de Martinica, Jamaica y Curazao.

Las preocupaciones de los vice-gobernantes eran lógicas, y a ellas se unían, como es de suponer, las inquietudes de los ciudadanos. Eran de una parte los peligros de los conflictos internacionales, que repercutían en el Perú como parte de España; pero era de un modo más directo la amenaza económica, que comprometía gravemente desarrollo y caudales. La política de monopolio, condenable en teoría, resultaba en la práctica una evidente ventaja para Lima: las mercaderías llegaban al Callao y desde Lima se distribuían, no sólo por todo el Virreinato sino por toda la América del Sur, y enriquecían y halagaban —como decía Miramontes en sus "Armas Antárticas"— al "mercader y vago mareante",

que al puerto del Callao trae peregrinas
cosas de árabes, persas, medos, chinas.

Lo que sucedía en el mar, por lo tanto, y particularmente, las incursiones y asaltos de los corsarios, tenían un doble aspecto: militar y económico. Los comerciantes de Lima, que eran tan afectados, no sólo armaban naves y entregaban pertrechos, sino hasta llegaban a formar batallones para participar en los combates. Y la conciencia civil del peligro se agrandaba porque los piratas eran generalmente luteranos que junto con sus depredaciones materiales venían a quebrantar la unidad de la fe. Hawkins alarma tanto, que la relación de sus asaltos inicia en cierto modo el periodismo informativo en el Perú; Drake es para el hombre común el "dragón"; Cavendish el "leopardo marítimo"; Spielbergen hubiera saqueado a Lima si, según la devota tradición, no la hubieran salvado los rezos de Santa Rosa; Morgan "ministro del demonio", después de arruinar a Portobelo incendió las iglesias de Panamá. Otros, como contaba Barco Centenera en su poema, eran tan pecadores que llevaban jamón en sus barcos, no para alimentarse, sino para promiscuar los viernes de Cuaresma. Y no sólo eran así los luteranos. El francés Ravenau de Lussan, que era católico, cuenta la anécdota burlona de la linda criolla que se le escapaba de las manos gritándole: "Señor, no me coma".

**Cambios en el siglo XVIII**

Al comenzar el siglo XVIII la situación tuvo caracteres diferentes. Las potencias marítimas, Inglaterra y Holanda, estaban más interesadas en otros océanos: el Atlántico, el Indico, el mar de Java; y sus respectivas Compañías de las Indias Orientales, establecidas desde cien años antes, les prometían un rendimiento más cuantioso que cualquiera azarosa intromisión en el Pacífico. En cuanto a Francia, potencia continental, ya no era rival sino aliada de España, con el cambio dinástico de la Casa de Austria a la Casa de Borbón, y su influencia fue tan hegemónica que en el Palacio de Gobierno de Lima se recitaban versos en francés y los Virreyes reemplazaban el viejo y austero traje negro por la casaca versallesca, la peluca empolvada y hasta los zapatos con hebilla de plata y taco rojo. El barroco don Pedro de Peralta,

a quien se debe en buena parte la Memoria del Virrey Marqués de Castelfuerte, se queja de "las naciones extranjeras que han siempre andado a las espaldas de la nuestra para formarse unos descubrimientos de envidia y unas conquistas de hurto". Y agrega, con frase ornamentada, que la mayor defensa es la marítima, "siendo las naves que la forman las puertas fluctuantes de los mares, y las plazas... las llaves que los cierran y los abren a las conquistas y comercio".

El peligro evidentemente era distinto; pero, evidentemente también, no había pasado. Los ingleses no iban a intentar asentamientos en las costas peruanas —en realidad nunca lo habían intentado, ni hubieran podido hacerlo, los corsarios—, sino lo que les interesaba era conseguir puntos de apoyo: bases para asegurar su dominio, y puertos e islas estratégicamente repartidos para la expansión de su comercio en lo que se acostumbraba llamar "los siete mares". "¿Qué utilidad reporta la Inglaterra en la posesión de las Malvinas?", se preguntaba por eso el Virrey Amat, al comentar la ocupación británica de esas islas, que no tenían oro, ni especies, ni piedras preciosas, ni buen clima.

**Nuevas expediciones al Pacífico**

El problema fue tan inquietante, que de la defensa que se puede llamar pasiva, a base de fortificaciones, se pasó a la defensa activa, de salir a los mares para evitar el establecimiento de extranjeros, particularmente ingleses, en islas del Océano Pacífico cercanas a fronteras al Perú. Don Joseph Manso de Velasco, el Virrey que hizo resurgir a Lima de los escombros del terremoto de 1746 y levantó al Callao sobre las ondas (Superunda), se esmeró por enviar una compañía permanente de 50 hombres a la isla de Juan Fernández. El Virrey Amat, estimulado por la corona pero también con amplia y lúcida visión personal, enlazó su política con los descubrimientos y reconocimientos que desde los tiempos de Quiroz, doscientos cincuenta años antes, no se habían vuelto a efectuar en el Pacífico. Los establecimientos comerciales ingleses, los extraordinarios viajes de James Cook, las expediciones científicas francesas (que, como en todos los tiempos, a veces no resultan tan inocentes como lo prometen), determinaron una preocupación fundamental en el Virreinato del Perú, por el temor de que bajo esos fines aparentes se escondiera el propósito de armar bases navales frente a nuestras costas. Ese fue el motivo de la expedición de Felipe González de Haedo en 1770 a la isla de Pascua; la de Domingo de Boenechea y Tomás de Gayangos en 1772-1773; la de los mismos Boenechea y Gayangos en el "Aguila" en 1774, seguidos en conserva por José de Andía y Varela en el "Júpiter"; y la de 1775-1776 de Cayetano de Lángara, que fue la última de las expediciones partidas de nuestras costas a los mares australes. Los marinos trazan cartas geográficas, estudian la lengua de los naturales, recogen noticias de los navegantes extranjeros que han llegado a las islas, dejan en ellas cru-

ces y recuerdos, y como sus antecesores Mendaña y Quiroz las bautizan con nombres peruanos: a la isla Comatú la llaman San Cristóbal por el Cerro limeño, a Tahití la llaman isla Amat por el galante Virrey del Perú.

Pero si en eso hubo semejanza, hubo también muchas diferencias. Por lo pronto, la navegación había adelantado, y ya no era problema el torna-viaje. Ahora las naves iban y venían; se conocían los vientos de oeste a este; el Cabo de Hornos no ofrecía peligros insalvables y era ruta habitual al Pacífico. Los barcos europeos llegaban al Callao por el sur y por el mismo sur regresaban del Callao, con lo que los beneficiados fueron los puertos de Valdivia y de Concepción y no como antes la feria de Portobelo y el depósito obligado de las mercaderías de Panamá. Además, Mendaña en su segundo viaje, y Quiroz en los dos que efectuó (y en el que soñó pero no pudo hacer, porque naufragó entre memoriales), habían sido empresarios particulares, con sólo un apoyo limitado del Virrey. En cambio, las expediciones de Amat eran empresas del Gobierno; y con el fortalecimiento del Estado ya no podía ser de otra manera.

**El comercio y la ciencia**

El Caballero de Croix, en su Memoria, recuerda las expediciones enviadas por Real Orden durante las épocas de Amat y de Jáuregui y menciona un nuevo elemento: junto a ingleses, franceses y holandeses aparece por primera vez en el escenario geográfico peruano la arribada de una fragata bostonesa a la isla de Juan Fernández, que había cambiado pieles de nutria por sedas en la China; como llegarían después otras fragatas atraídas por la caza comercial de las ballenas. Los Estados Unidos de Norte América surgen así por primera vez con su bandera en las aguas peruanas. Con su bandera, con sus intereses, pero también con su impulso independiente y democrático; y así, en 1805, el prócer José Manuel Ubalde pudo contar en el Cuzco cómo las gentes de Lima se agolpaban en el puerto del Callao para ver una fragata de Boston, cuyo capitán predecía que "los americanos de aquí estarían (en) breve desprendidos de su metrópoli, como ellos".

En un campo más restringido, los miembros ilustrados de la Sociedad de Amantes del País habían enfocado los problemas del mar con un sentido más estrictamente "marítimo", si lo entendemos con la acepción que registra el Diccionario de cercanía a la costa y de relación político-comercial. En la "Idea general del Perú", con que se inicia el primer número del "Mercurio Peruano", se habla de que el comercio del Perú se ha incrementado con la llegada de naves mercantes por la ruta del Cabo de Hornos, pero se lamenta que la navegación en el Pacífico esté limitada a ciertos puertos y que en lo material se hiciera con economía y con aseo, pero en lo científico hubiera mucho atraso. "No se piden auxilios a la Astronomía —afirma—. Las maniobras no tienen más preceptos que los de la imitación. Las Cartas hidrográficas que se consultan, son defectuosas", etc., (lo que no era de ex-

trañar, por lo demás, por la dificultad hasta entonces de resolver el problema de determinar la longitud).

**Independencia: contrabando y recursos naturales**

Cuando se ganó la Independencia, muchos de los temas marinos que habían desvelado al Virreinato continuaron agitando la preocupación de los peruanos, pero el marco en que se desenvolvieron era ya muy distinto. En primer término, a las potencias europeas ya no les interesaba hacer rabiar a España, debilitar la economía y el poder españoles como con el asalto anterior a los galeones o simplemente con el contrabando. Por lo contrario, rivalizaron en sostener relaciones comerciales con las nuevas Repúblicas; particularmente en el caso de Inglaterra, de situación entonces protagónica en el mundo por su capacidad mercantil y bursátil, el empuje creciente de su industria, el avance de su técnica y la robustez de su marina, apoyada en el número de sus barcos y en la pericia de sus navegantes.

Comercio y comunicación estuvieron así asegurados para el Perú. Por las aguas tranquilas del Callao entraban y salían barcos de todas las naciones, que llegaban de Europa rodeando el Cabo de Hornos, o que venían de las costas de California, de Panamá, del Ecuador, de Chile, o de puntos lejanos del Pacífico. Era la animación del comercio libre, que quería recuperar en pocos años lo detenido por el monopolio económico de España y que sólo en los últimos tiempos coloniales había abierto perspectivas con el sistema restringido de los "navíos de permiso", o con las corruptelas del comercio ilícito que, a pesar de su aspecto delictivo, era acogido con benevolencia por la tentación de los productos finos, de difícil acceso y a menor precio.

Como contrapartida del mayor comercio estaban precisamente el contrabando y la tendencia (que aprovechaba la debilidad de nuestros recursos navales) a la explotación indiscriminada de los productos naturales de nuestro ámbito geográfico. En 1814 un insigne peruano que enlazó con su pensamiento y su actuación el Virreinato y la República, Hipólito Unanue, había ya señalado, al referirse a la caza de las ballenas, "que los pescadores extranjeros utilizan en los mares del Perú tanto como producen las minas del Virreinato". Con las convulsiones iniciales que sufrió el país independiente era difícil adoptar medidas eficaces para contener esos desmanes. Como "las puertas del istmo y del Estrecho fueron casi lugares comunes en las Memorias de Virreyes, así en los Mensajes de los Presidentes y en los Informes de los Ministros es constante la alarma frente al contrabando y el expolio de las islas guaneras. "Nuestro litoral de más de 700 leguas en que se encuentra un crecido número de puertos, caletas y playas de fácil desembarco —decía, por ejemplo, en 1845 el Ministro de Guerra y Marina, el ilustre Manuel de Mendiburu— demanda una vigilancia no interrumpida para impedir el tráfico clandestino". . . Y lo mismo repite el Presidente José Rufino Echenique

en su Mensaje de 1853. "La Armada nacional —expresa—. . . es absolutamente necesaria para cuidar nuestra costa, abierta en grande extensión al contrabando, y para custodiar nuestras islas guaneras que forman la mayor parte de la renta nacional".

**La visión de Castilla**

Y antes y después Ramón Castilla, en sus gobiernos de 1845-1851 y de 1855-1862, recoge los mismos temas con el tenaz empeño, el peruanismo esencial y la aguda intuición que lo enaltecen. "Juzgo que debeis fijar vuestra atención —decía a los Congresistas en 1847— en la utilidad del servicio que hoy presta y prestará a la República la marina militar, porque a ella le cumple perseguir el contrabando, cuidar nuestras huaneras evitando robo, y sostener de un modo fuerte y amplio el poder y el decoro de la Nación". "No es la marina para nosotros —repetía en 1851— un objeto de lujo y de vana ostentación"; sino "un elemento de orden por la facilidad y rapidez con que puede transportar las fuerzas de la República", una "activa y vigilante custodia del inmenso tesoro de nuestras islas guaneras", y un símbolo vivo del Perú que "ha desplegado con honor el pabellón nacional en puertos extranjeros".

Castilla juntaba las razones materiales con la fuerza más honda de una razón espiritual. Desde el punto de vista práctico, él observaba con acierto que a mediados del siglo XIX el centro de gravitación de la economía nacional había pasado de las minas de la sierra —en que antes se basaba la opulencia del Virreinato— a la agricultura de la costa, a la extracción del guano y a las necesidades del comercio internacional. El decaimiento de la minería, con las dificultades de extracción y transporte de los minerales, por más valiosos que éstos fueran, y los crecientes requerimientos del comercio y la industria, ponían el mayor acento en esa época en el rendimiento de los valles feraces de la costa, que no solamente estaban al lado del mar, sino se enriquecían y tonificaban con un elemento nutritivo que indirectamente venía del mar. En un ciclo biológico que compensa la calcinada aridez de los desiertos, en las corrientes de nuestro litoral flotan ciertos productos orgánicos que son alimento de unos peces, que son a su vez alimento de ciertas aves, que a su vez dejan sus residuos en los islotes que emergen del mar o en algunas rocas y puntas de la costa. Era necesario resguardar ese producto, humilde y precioso al mismo tiempo, de las aves guaneras, utilizarlo en servicio de la agricultura, convertirlo en dinero para cubrir las necesidades del país, transportarlo si era posible en nuestros barcos; o cargarlo en barcos extranjeros de vela, que desde 1840, con la llegada del "Perú" de la Pacific Steam Navigation Company anunciaban la aplicación de la fuerza del vapor, que hacía más cortas las distancias y reemplazaba por una fuerza regular el impulso inseguro y variable de las velas.

Y desde el punto de vista más profundo, de lo que él llamaba con acierto "el poder y el decoro de la Nación", Castilla robusteció la escuadra, se preocupó por que el establecimiento de fundición de Bellavista se hallara en condiciones de reparar o reponer las piezas de los buques, dentro de las limitaciones técnicas de entonces; se esforzó por poner al Perú "en forma", en lo político y en lo económico, para la adquisición de buques construidos —como pedía en su Mensaje de 1862— "con arreglo a las recientes reformas adoptadas por las potencias ultramarinas"; y extendió la proyección de la marina al ámbito lacustre, con barcos para el lago Titicaca, y sobre todo al ámbito fluvial con el dique de Iquitos y el impulso a la navegación por los ríos amazónicos. Se preocupó también por nuestra proyección internacional, y no solamente en su bien reconocida previsión en asuntos militares. Nuestros buques llegaron hasta puertos lejanos, cumplieron con honor en "California deberes que no han llenado otras banderas respetables" —como él dijo—, y con la célebre vuelta al mundo de la fragata "Amazonas" el pabellón peruano paseó con argullo por los mares.

**El Caballero del Mar**

Desgraciadamente, la política de fortalecimiento naval que preconizó Ramón Castilla no siempre fue seguida. Los diversos criterios, las disensiones políticas internas, las dificultades económicas constantes, hicieron que nuestra conciencia marina se debilitara muchos años. Fue un grave error, porque los pueblos no siempre gozan de la paz, sino las circunstancias los envuelven en conflictos guerreros y entonces es más que nunca necesaria una comunidad del pensamiento.

En el Perú, además, desde la expedición libertadora de San Martín —que culminó los esfuerzos locales anteriores—, se había probado que el camino para llegar a Lima estaba marcado por el mar, con desembarco en lugares apropiados para asegurar el avance por tierra con el apoyo de las bases marítimas. En aquel momento había una solidaridad continental para conseguir la Independencia, y todo aparecía feliz y positivo. Pero en los años posteriores, de determinación de las nacionalidades y de contradicciones y conflictos internos, el mismo camino fue el seguido por las fuerzas peruano-chilenas de la Restauración para terminar en 1839 con el intento de Confederación peruano-boliviana. El conflicto con España y la actuación gallarda del 2 de mayo de 1866 tuvieron un carácter diferente, porque si bien volvió a formarse una entusiasta Alianza de países americanos como en los días de la emancipación, las naves españolas sólo podían pretender bombardeos en puertos de la costa y la captura temporal de las islas guaneras, pero no estaban preparadas para una ocupación del territorio. En cambio la ocupación llegó después, por el camino ya aprendido, en la guerra llamada precisamente —y por el nombre, paradójicamente— del Pacífico, al quebrarse del todo el sueño iluso de la fraternidad americana. Y si el monitor "Huáscar" no sólo está en la historia sino ha hecho su ingreso glorioso en la leyenda, y sus hazañas

admirables están en la mente de todos los peruanos, su Comandante insigne, Miguel Grau, caído con tantos de los suyos tan denodadamente en el combate, yergue su figura en nuestra patria como el más heroico Caballero del Mar.

**Las 200 millas**

La evolución posterior es demasiado conocida para recordarla en este instante. Una buena parte del siglo XX no es para muchos una historia pasada, sino un pedazo de la historia vivida. Pero en los últimos años ha habido otra etapa de particularísima importancia, que ha determinado la movilización de la conciencia marina nacional. Al desarrollo y a la necesidad de las comunicaciones, a las preocupaciones permanentes de la defensa y a los crecientes requerimientos del comercio y la industria, se ha unido, desde un ángulo nuevo, un redoblado interés por el resguardo de los recursos que vienen del mar; y no sólo para el beneficio económico y general de la Nación (considerada como un ente abstracto), sino para el más directo y aun vital de los pobladores del país. Los nuevos conceptos sociales y políticos ponen al hombre en el centro y como meta de las actividades del Estado y ese principio inspira las nuevas orientaciones —ya que no todavía decisiones— del Derecho del Mar.

Esa fue la razón fundamental del Decreto Supremo del 1º de agosto de 1947, expedido por el Presidente Constitucional José Luis Bustamante y Rivero, que estableció la soberanía y la jurisdicción nacionales sobre la plataforma submarina y el mar adyacente a nuestras costas hasta una anchura de 200 millas. A la defensa de nuestro territorio se unió el concepto del resguardo de nuestros recursos naturales —particularmente ictiológicos, en salvaguardia de nuestro capital humano— y, por extensión de los productos conocidos, supuestos o ignorados de los fondos oceánicos. El mismo Doctor Bustamante se ha referido a la interrelación que existe entre el mar costero, el territorio aledaño y el hombre que lo habita, "triángulo constitutivo de un complejo geo-bio-sociológico que tiene una localización específica en cada sector de costa y que está sujeto a sus propias circunstancias locales".

La Doctrina de las 200 millas, al principio mirada con escepticismo o con rechazo, se ha ido difundiendo y ganando adeptos en el mundo en cuanto se refiere a esa anchura geográfica. Al concepto peruano de "mar territorial", como situación jurídica en que el Estado ejerce su soberanía plena sobre una extensión marítima que se considera un complemento o una prolongación del territorio (sin que ello afecte por supuesto el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional), se ha aproximado el concepto de "mar patrimonial", o de zona económica, que reconoce al Estado una faja marítima de derechos soberanos aun cuando limitados a los fines de exploración, explotación y conservación de los recursos en ella existentes. Es más amplio que esto último el criterio sostenido por

el Perú; pero el denominador común de las 200 millas apoya y robustece la doctrina peruana, que ha afirmado así nuestra soberanía sobre cientos de miles de kilómetros cuadrados del mar adyacentes a nuestras costas.

**El mar, personaje peruano**

La defensa de los recursos marinos, el avance que esforzados empresarios peruanos dieron a nuestra industria pesquera hace unos años hasta colocarla en un lugar descollante en el mundo, y la adhesión moral que siempre ha acompañado a la capacidad técnica, la vigilancia alerta y la honrosa tradición de nuestra Marina, han hecho que la conciencia pública haya mostrado una nueva y creciente sensibilidad en los últimos tiempos en lo que se refiere a los temas del mar. Hay una frase del Inca Garcilaso en sus "Comentarios Reales" que pone en los propios marinos la decisión sobre esos temas: "me pareció poner la opinión de los mareantes, que no es opinión sino experiencia, porque a aquella república que anda sobre aguas de la mar le conviene no fiarse de opiniones, sino traer en manos la verdad sacada en limpio". Pero junto a ellos debe estar la conciencia marina nacional, como una inmensa caja de resonancia que apoye y difunda las acciones y que acompañe lo que puede ser la razón fría con un profundo calor de emoción.

Y así unos y otros —recordando otra vez la vieja conferencia que me ha abierto las puertas de este centro de estudios— podremos considerar a nuestro mar, con emoción y con orgullo, "personaje peruano".

---

## DISCURSO DEL DR. FELIX DENEGRI LUNA

Es para mí un gratísimo honor el que me ha conferido la Directiva del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al designarme para recibir en su nombre al nuevo miembro Dr. Aurelio Miró Quesada Sosa.

Deseo expresaros, Dr. Miró Quesada, la satisfacción que sentimos, al sabernos partícipes cercanos de este homenaje, en el que se reconoce vuestros eminentes servicios al país, vuestra elevada inteligencia siempre dispuesta a iluminar los altos intereses de la nación, vuestro esclarecido patriotismo y las brillantes condiciones morales que os adornan.

La satisfacción de esta noche se hace aún más grande en mí, vuestro viejo amigo, compañero de tantas tareas culturales, y desde hoy en el seno de esta institución, nueva y ansiosa de cumplir sus compromisos. El quehacer común será, pues, un eslabón más de unión entre nosotros.

Quiero deciros, señoras y señores, que entre los muchos y muy altos títulos de Aurelio Miró Quesada Sosa, hay uno particularmente significativo pa-

ra corporaciones académicas como la nuestra. Son sus extraordinarias dotes institucionales, poco comunes en nuestro medio. Las ha probado con largueza en el Rectorado de nuestra cuatricentenaria Universidad Nacional Mayor de San Marcos; como Presidente de la Academia Nacional de Historia y como Director de la Academia Peruana correspondiente de la Real Española de la Lengua. En esas y otras instituciones, Miró Quesada ha demostrado que domina el secreto de saber impulsarlas a cumplir con sus fines. Su generosa amistad, dada sin recortes, su don de gentes, su fina inteligencia, su ecuanimidad y su vocación de servicio, entre otras virtudes, lo hacen inapreciable en la función corporativa.

Más de una vez me he preguntado, ante el frenesí que vive la humanidad con el desarrollo de los recursos tecnológicos y materiales, y ante la multiplicación de elementos para la difusión masiva de la cultura en forma que nunca antes conoció la historia humana: ¿Tienen sentido entidades como la nuestra? ¿Podrán sobrevivir? ¿No serán más bien rezagos anacrónicos?

En un mundo de cultura de masas, para el que las **élites** resultan odiosas y las torres de marfil arcaicas ¿es posible la supervivencia de academias que no pretenden fines utilitarios, sino que buscan reconocer las bases mismas de nuestras instituciones y, a través de ellas, las de nuestro ser colectivo?

Creemos que los estudios humanísticos no están destinados a desaparecer, pues son ellos los que mantienen y nutren el espíritu y la conciencia nacional. Yerran quienes creen que estas disciplinas no pueden convivir con la tecnología, el desarrollo material y la profesionalización que devora y parcializa tantas mentes. Es en las academias donde se conserva el culto por los estudios clásicos; donde frente a un medio no siempre propicio se mantiene la jerarquía de la inteligencia, sin afanes de resonancia transitoria, sino siempre en pos de lo permanente. Así nuestras instituciones, atentas siempre al rango espiritual y fieles al prestigio intelectual, respetan la individualidad y saben distinguir lo real de las inteligencias, sin perderse en lo aparente y en la tentación del éxito fácil.

Las academias deben tener también un sentido cívico y deben abrir sus puertas a quienes en horas difíciles y en instantes de contradicción y de lucha, han sabido poseer la virtud moral de luchar por lo que creyeron el bien de la Patria en el campo cultural.

En el caso de Miró Quesada se conjugan con felicidad todos los requisitos que una academia puede exigir a sus miembros. Sus títulos intelectuales, su acendrado patriotismo y su acreditada vocación de servicio, lo califican plenamente.

Nacido en Lima, Miró Quesada hizo sus estudios escolares en el viejo Colegio de la Inmaculada. En la Universidad de San Marcos optó los grados de abogado (1931) y doctor en letras (1935). Ejerció la docencia en

esa Casa de estudios, y fue decano de su Facultad de Letras y, finalmente, Rector. Miembro de la Academia Nacional de Historia, llegó a ser Presidente de este Ateneo, dándole un brillo y una actividad desconocida en las últimas décadas; en la Sociedad Geográfica de Lima, fue también esclarecida autoridad; y en los últimos años preside la Academia Peruana de la Lengua, que bajo su eximia dirección cobra nueva y fructífera vida.

Los méritos de Miró Quesada no sólo han sido reconocidos en el Perú. Nuestro colega ostenta además de la Gran Cruz de la Orden del Sol muchas otras condecoraciones, nacionales y foráneas, como las grandes cruces otorgadas por los gobiernos de España, Japón y Venezuela. Instituciones académicas lo han distinguido también y es Doctor honoris causa de las Universidades del Cuzco, Arequipa y Trujillo. Profesor honorario de la Universidad Central Autónoma de México. Académico correspondiente de las Reales Academias de la Lengua y de la Historia, de España, y de varios países latinoamericanos.

Por muchos años ha participado en el Consejo Consultivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ha sido esclarecido director de **El Comercio,** desde cuyas páginas siempre buscó el más alto servicio a nuestra patria y su cultura.

Desde su libro primigenio, **América en el teatro de Lope de Vega,** hasta el último editado en España, **El Inca Garcilaso y otros estudios garcilacistas,** es muy larga la lista de las obras que ha publicado. Sobresalen su clásica **Costa, Sierra y Montaña,** que tiene ya tres ediciones peruanas y una española; sus laureados libros **El Inca Garcilaso de la Vega** y **El Primer Virrey poeta en América (Don Juan de Mendoza y Luna, Marqués de Montesclaros).** Deseo poner de relieve dos obras de Miró Quesada, que nos dan un claro índice de su inquietud por nuestro mar. Ellas son: **Lima, Tierra y Mar,** y la revista, que con tanta calidad dirigió entre 1948 y 1953, y que tenía por nombre el muy expresivo de **Mar del Sur.**

Miró Quesada nos ha deleitado hoy con un exquisito discurso de orden, en que ha exhibido el raro acierto de unir felizmente la erudición con la aérea levedad de su estilo, dándonos una bella lección sobre la conciencia del mar peruano, desde la prehistoria hasta nuestros días.

Rememora en su discurso Miró Quesada una conferencia ofrecida por él hace más de treinta años, que tuvo la feliz ocurrencia de titular: "El Mar, personaje peruano". Tal apelativo alcanzó cumplido éxito y, a partir de esa lectura, muchas veces ha sido reiterado el nombre, al extremo de que el primer tomo de la "Historia Marítima del Perú", hasta ahora la tarea más absorbente de nuestro Instituto, porta como subtítulo **El Mar: Gran Personaje.**

Con ática levedad, con fácil soltura, tan difíciles de lograr, nuestro nuevo colega nos ha llevado deleitosamente a través de los siglos y nos ha

hecho percibir cómo el hombre peruano ha conservado su conciencia marítima, y cómo, cuando la dejó esfumarse, debió pagar altísimo precio, cual aconteció en épocas de penoso recuerdo.

Con seguridad y sapiencia usa del lenguaje marinero y revive las angustias de quienes gobernaron nuestra tierra y nuestro mar, hombres que vieron en el mar el primer bastión, e intuyeron que quien lo dominase podía asegurar reiterados éxitos militares. Nos habla Miró Quesada del Inca Túpac Yupanqui, y de Virreyes como el Caballero de Croix o Taboada y Lemus, que comprendieron lo que el mar representa para la defensa del suelo peruano. Continúa con San Martín, y llega a militares como el insigne Castilla y el sabio Mendiburu, que también sintieron el mar como la primera y vital línea de defensa frente a peligros extranjeros.

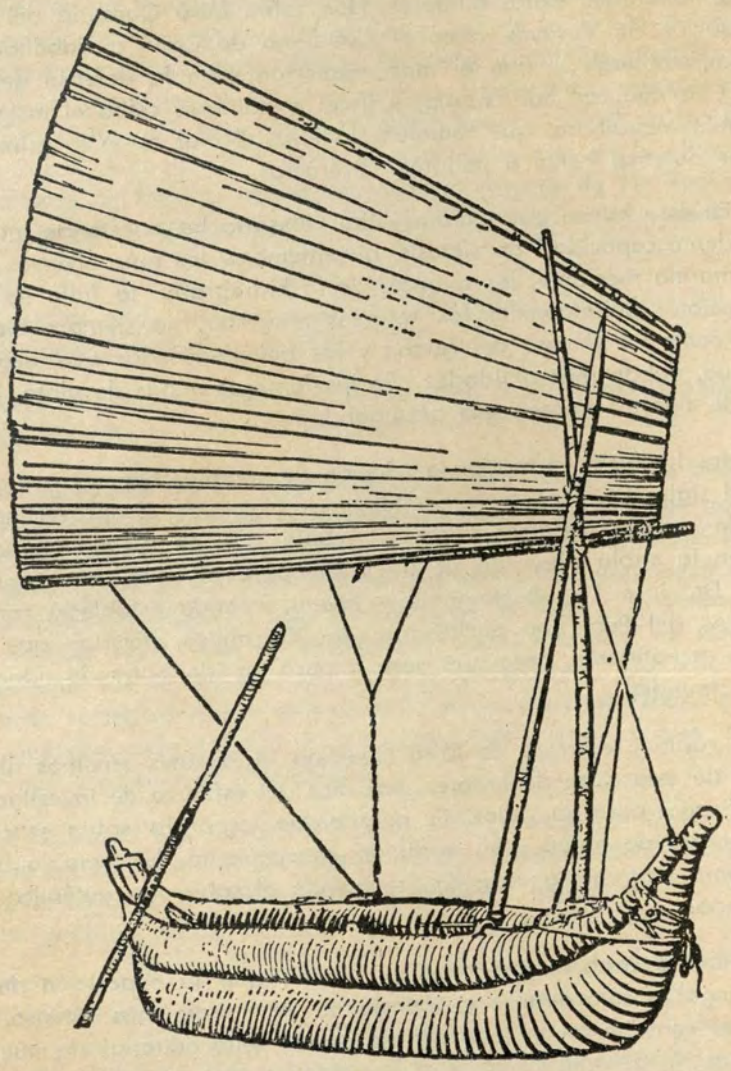
En esta nueva oportunidad Miró Quesada ha puesto de manifiesto su sorprendente capacidad de síntesis, al rememorar los más diversos temas, como la marina mercante, los avances de la hidrografía, la falta de capacidad para explotar debidamente los recursos naturales, no siempre bien aprovechados, como en el caso del guano y las ballenerías, las que, según Hipólito Unanue, daban más utilidades que las famosas minas de plata, triste constancia de nuestra imprevisora prodigalidad.

Nos ha dicho el orador la relación de hombres beneméritos que, avanzando el siglo XX, con coraje e inteligencia, iniciaron el aprovechamiento racional de nuestros recursos marinos. Actitud que en proyección nacional se refleja en la sabia previsión de un gobernante peruano, nuestro ilustre colega, el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, cuando estableció como aguas territoriales del Perú una ancha faja de 200 millas; doctrina que fue recibida con escepticismo, pero que poco a poco ha ido ganando adeptos en el consenso mundial.

El rápido recorrido de Miró Quesada, a quienes tenemos alguna experiencia de esta clase de labores, nos dice del esfuerzo de investigación que ha significado para su autor. Es muy arduo lograr la sabia sencillez que luce el orador de orden y su profundo conocimiento del tema lo ha ofrecido en forma gratamente accesible, reuniendo al cabo una auténtica obra de arte literario.

Podemos confiaros, señoras y señores, que la exposición de nuestro nuevo colega es sólo avance y anuncio de un trabajo más extenso, que esperamos se concrete en un nuevo libro con el sello editorial de nuestro Instituto.

Quiero cerrar estas palabras repitiendo mi admiración hacia vos, dilecto amigo, y deciros: bienvenido a este grupo de hombres de buena voluntad, que se honran con vuestra compañía.





# *Conciencia Marítima, factor preponderante del poder marítimo* *

**Capitán de Navío José Carcelén Basurto**

Sean mis primeras palabras para agradecer muy sinceramente la honrosa designación de que he sido objeto al haber sido invitado a integrar este Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, como uno de sus Miembros de Número.

El haber tenido la suerte, desde 1965, de ser uno de los testigos de la dedicada y fecunda labor desarrollada por los miembros de la entonces Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, y haber compartido algunos de sus afanes, dentro del seno de la Institución Naval, en momentos en que culminaba la preparación de la primera parte de esa magnífica obra y se gestaba la creación de este Instituto, me permite apreciar en toda su magnitud la generosidad que se me brinda con esta designación, y es por eso que llego hoy a este recinto, con el corazón pleno de una profunda emoción, con un gran orgullo por ser marino, y con la humildad que como hombre, siento ante la grandeza del mar, para traer, en esta breve exposición, algunas reflexiones sobre las relaciones que existen entre el hombre y el mar, la interacción fruto de estas relaciones y especialmente, sobre el hombre mismo y la razón que lo impulsa a su acercamiento hacia el mar para hacer uso de él, en búsqueda no sólo de su propio beneficio, sino también en el bienestar de toda su Nación y en muchos aspectos el de toda la humanidad.

Si analizamos la teoría de Maslow con relación al comportamiento del hombre, encontraremos que en la escala de prioridades para la satisfacción de las necesidades humanas, se encuentran en primer lugar las que corresponden a los requerimientos fisiológicos básicos. Esto nos permite establecer que el primer uso que el hombre primitivo hizo del mar, fue para la extracción de los recursos vivos destinados a servirle de alimento.

En el tiempo transcurrido desde la aparición del primer pescador, hasta los momentos actuales, la interacción hombre-mar ha tenido una profun-

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 30 de setiembre de 1976.

da evolución, la que ha estado directamente relacionada a los medios creados por la inteligencia del hombre. La aparición de nuevos medios genera un nuevo interés del hombre hacia el mar, y su incremento se realiza con la misma tendencia con que se producen los incrementos de dichos medios. La frágil embarcación que nace para poder llegar a los bancos de peces, un poco más allá de la orilla, hace ver que el mar es también una vía de comunicación, y en esta forma se encuentra un nuevo medio para poder ampliar el radio de acción de las actividades humanas, propiciando la aventura y la búsqueda de nuevas tierras en zonas desconocidas.

El hallazgo de nuevos centros de obtención de recursos, el asentamiento de grupos en nuevos lugares, el intercambio de productos que faltaban a unos y eran excedentes de otros da lugar en el tiempo, al establecimiento del comercio marítimo, mientras que, por otro lado, el hallazgo de tierras ya ocupadas y defendidas, motiva el empleo de las embarcaciones para transportar hombres armados que permitiesen efectuar la conquista deseada.

Esta expansión aguzó el ingenio del hombre para mejorar sus medios de transporte, los que paulatinamente le permitieron llegar cada vez más lejos del lugar de su partida, promoviendo la creación de la industria de construcciones navales, la que, con el conocimiento creciente de las características del medio, fue desarrollando su tecnología y pasando a través de sus diversas etapas: la del remo, vela, vapor, combustión interna y, luego de un perfeccionamiento científico y tecnológico, llegar finalmente a la era nuclear, en la que estamos viviendo.

La navegación a mayores distancias, que hizo posible llegar a tierras lejanas para su conquista, y la explotación de las riquezas y recursos existentes, fue obligando a establecer rutas apropiadas que dieron en forma creciente un gran valor a los puntos de paso forzoso e hicieron comprender el significado estratégico de los canales, estrechos y archipiélagos, cuya tremenda importancia subsiste en la actualidad, lo que puede observarse a través de las acciones y esfuerzos de las grandes potencias por tratar de lograr o de mantener bajo su influencia las principales conexiones interoceánicas tales como los canales de Panamá y de Suez, así como los estrechos de Magallanes, de Gibraltar, de Formosa y del Sudeste Asiático, entre otros.

Las expediciones de conquista, el control de las líneas de comunicaciones y la protección del comercio marítimo, van gradualmente gestando la formación de un hombre guerrero en el mar, que en naves debidamente armadas y acondicionadas, tiene la misión de salvaguardar los intereses de su país en o desde el mar, constituyendo así un elemento de fuerza o de poder, de su nación.

La historia muestra clara y detalladamente esta evolución y su proceso, en ella existen muchos ejemplos de pueblos que a través del uso del mar, como uno de sus poderes, fueron logrando la supremacía que le cupo en su

momento histórico; sin embargo es conveniente señalar que, a pesar de que supieron utilizarlo, no tenían un claro y definido concepto del Poder Marítimo y todo lo que éste comprendía.

Es a la luz de los actuales conocimientos, que ya podemos apreciar mejor el significado que tiene y lo que representa el Poder Marítimo de una Nación como parte integrante de su poder total.

Estando definido el Poder Nacional como "LA CAPACIDAD DE UN ESTADO PARA OBTENER LOS OBJETIVOS NACIONALES DESEADOS CON RELACION A OTROS ESTADOS", una apropiada definición del Poder Marítimo es: "LA COMPONENTE DEL PODER NACIONAL QUE PERMITE A UN PAIS USAR EL MAR PARA LOGRAR SUS OBJETIVOS, PROTEGER SUS INTERESES Y EJECUTAR SUS POLITICAS".

Si quisiéramos ampliar un poco más la definición del Poder Marítimo, podríamos utilizar aquella que hizo el Almirante inglés Richmond, quien señaló que: . . . "ABARCA LA NAVEGACION MERCANTE, FACILIDADES DE PUERTO, ASTILLEROS Y FACILIDADES DE REPARACIONES, CONTACTOS Y ESTABLECIMIENTOS EN CONEXION A LOS RECURSOS Y USOS DEL MAR, Y EL PERSONAL QUE ES ESENCIAL PARA LA ORGANIZACION Y OPERACION DE ESTAS FUNCIONES, Y FINALMENTE, ABARCA LOS BUQUES DE GUERRA Y AVIONES NAVALES CON SUS FACILIDADES DE APOYO ESPECIALIZADAS. . ."

Un breve análisis de esta última definición nos permite ver claramente que hay dos grandes elementos que componen el Poder Marítimo.

Una componente es la que lleva en su contenido todo aquello que estando relacionado con el mar, es destinado a impulsar las actividades de desarrollo del país. Esta componente es denominada INTERESES MARITIMOS.

La otra componente es la que conlleva todo lo relacionado a los aspectos de seguridad y se define como PODER NAVAL.

Esta interpretación global que tiene el Poder Marítimo, pudo ser comprendida gracias a los estudios realizados por el Almirante de los Estados Unidos de Norte América Alfred Tayer Mahan, quien encontró a través del análisis de la Historia, una relación causa-efecto demostrable, entre el poder marítimo y la grandeza de una nación.

A pesar de que antes de iniciar sus actividades como estudioso de la Historia, era un convencido de que los gastos navales deberían ser reducidos, pues se pensaba que la misión de una Marina de Guerra sólo era la de ofrecer adecuada defensa costera y protección a su comercio en el mar, encontró en sus estudios que el control en los mares era un factor histórico que nunca había sido apreciado sistemáticamente, por lo que profundizó en la búsqueda de las fuentes del Poder Marítimo, fueran estas referidas o no, a las actividades de la Marina de Guerra.

En esta forma, estableció que:

"...La primera y la más obvia luz en la cual el mar se presenta a sí "mismo desde el punto de vista político y social, es como una gigan- "tesca carretera, o mejor, tal vez, un ancho medio común, por el que "el hombre pasa en todas las direcciones, pero en el cual, algunos "caminos bien escogidos, muestran que por razones de control, lo ha "llevado a escoger ciertas líneas o direcciones de viaje en lugar de "otras".

"Estas Líneas, llamadas rutas, deben estudiarse y las razones por las "que han sido determinadas deben verse en la Historia del Mundo...". Estos estudios lo llevaron asimismo a enunciar que:

"...El Poder Marítimo en su más amplia acepción incluye a la Fuer- "za Naval que rige y gobierna el mar o parte de él, por la fuerza de "las armas, asi como también, el comercio pacífico y su flota mer- "cante, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y susten- "tarse dicha Fuerza Naval..."

Varios siglos antes de Cristo, Temístocles había expresado que "Quien controla el mar tiene el comando de todo", concepto que fue ampliado por Sir Walter Raleigh quien manifestó que "AQUEL QUE CONTROLA EL MAR CONTROLA EL COMERCIO DEL MUNDO Y POR LO TANTO, LAS RIQUEZAS DEL MUNDO Y FINALMENTE EL MUNDO EN SI".

Las primeras conclusiones de Mahan ya habían sido pues esbozadas, desde mucho tiempo atrás, pero lo que constituyó su profunda contribución fue el establecimiento de los seis principios o elementos fundamentales que permiten el poder marítimo en una Nación.

El habló primero sobre la "SITUACION GEOGRAFICA", percibiendo claramente que la influencia que ejerció el mar en la vida de Inglaterra, se debió en gran parte a su relativa inmunidad contra las potencias terrestres, más aún, su posición le permitía controlar el flujo comercial entre Europa y las zonas de recursos en América, Asia y Africa. Asimismo previó el gran significado del control de las rutas que muy pronto convergerían sobre el Canal de Panamá.

En segundo lugar, orientó su mirada hacia la "CONFIGURACION FISICA DEL TERRITORIO", y pudo evaluar la gran influencia que para el Poder Marítimo significa la existencia de bahías apropiadas para el desarrollo de instalaciones portuarias tanto comerciales como navales, incluyendo el apropiado uso de los ríos como un sistema anexo al mar, así como los enlaces en el interior del territorio mediante líneas férreas y canales que el hombre podía realizar.

Aun cuando se refirió en tercer lugar a la "EXTENSION DEL TERRITORIO" y a continuación lo hizo respecto al "NUMERO DE HABITANTES", am-

bos elementos analizados en conjunto, nos permiten establecer, además de los valores absolutos de cada uno, la relación entre ambos, lo que puede ser un factor de poder o debilidad.

El quinto principio establecido por Mahan, está configurado por el "CARACTER DE LA POBLACION", elemento muy significativo ya que el carácter nacional y las aptitudes de la gente para su participación en las actividades relacionadas con el mar, acondicionan el desarrollo del Poder Marítimo.

Finalmente, Mahan estableció su sexto principio: "CARACTER DEL GOBIERNO", en base a su percepción respecto a las actitudes gubernamentales que inevitablemente condicionan, tanto la visión, como la acción del país en lo que se refiere a su comercio exterior y lógicamente a su poderío naval.

Es necesario hacer notar que aunque las teorías de Mahan fueron expresadas en el crepúsculo del siglo pasado, sus conceptos tienen aún vigencia de un modo general, tal como lo han expresado muchos historiadores navales y articulistas que han llegado inclusive a compararlas con la realidad actual y establecer las similitudes existentes.

"...es imposible ignorar cómo la habilidad del hombre para comprender el Océano y usarlo para satisfacer sus necesidades, afecta directamente al crecimiento del prestigio político de su país, y a su poder económico y militar..."

Estas frases del Almirante Gorshkov, quien ha sido Comandante en Jefe de la Armada Rusa durante dos décadas, y el notable desarrollo alcanzado por la Marina Soviética en los últimos años, corroboran lo anteriormente expresado.

De la breve síntesis hecha, podemos ver que hay tres elementos del Poder Marítimo de una Nación que están referidos a su territorio, y que por consiguiente, son circunstanciales: los otros tres están directamente ligados a la población, y son los que constituyen el verdadero generador de ese poder.

¿Qué hace pues que el hombre tenga mayor o menor interés por los asuntos del mar?

Solamente una respuesta viene a mi mente cada vez que me he formulado esta pregunta, y es: El conocimiento reflexivo y profundo de todos los aspectos relacionados con el mar, que intervienen o afectan el desarrollo y la seguridad de una Nación, vale decir, la CONCIENCIA MARITIMA.

El hombre frente al mar se halla ante una realidad, y lo que vea, crea o sienta de él, será su verdad.

Si se dice que la verdad no es otra cosa que la imagen de una realidad, tenemos pues que aceptar que como tal, está condicionada a una percepción y a una valoración.

La percepción de una realidad no es igual para todas las personas, mucho ha sido ya escrito sobre el particular y una de las conclusiones a las que se puede arribar es que no permite abarcar siempre a toda una realidad, en consecuencia la percepción es selectiva, en función de las propias necesidades, cultura o conocimientos.

Por otro lado la valoración influye en nuestros juicios, siendo la escala de valores que se aplique, función, en primera instancia, de los valores comunes a la Humanidad o transhistóricos y en segundo lugar, de los valores propios de una Civilización, Cultura, País o Grupo.

El hombre y el mar, esto es la Conciencia Marítima y el Poder Marítimo, establecen entre sí una dialéctica cuyo resultado permite el crecimiento de uno y el desarrollo del otro, como fruto de su influencia mutua. A mayor conciencia marítima mayor será el poder marítimo, pero a su vez un mayor poder marítimo generará una mayor conciencia marítima, estableciéndose una acción dinámica y evolutiva que sólo se detendrá cuando el hombre reaccione inadecuadamente o no responda a las posibilidades que el Poder Marítimo le ofrece.

En el ámbito nacional, tenemos dos claros ejemplos de esta positiva interacción.

El Decreto Supremo expedido por el Presidente Dr. José Luis Bustamante y Rivero en 1947 por el cual extiende la soberanía y jurisdicción nacionales en el mar adyacente a nuestras costas, hasta una distancia de doscientas millas marinas para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que se encuentren en dicho mar o debajo de él, abrió a la percepción de los peruanos la potencialidad que se ponía a su disposición.

Posteriormente, con la creación de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, que unía en una misma concepción a Chile, Ecuador y Perú; el conocimiento de las declaraciones similares que fueron formuladas en otros países como Argentina y Brasil, en justo reconocimiento a los derechos del Estado Ribereño; así como la acción tomada contra la flota ballenera del armador griego Aristóteles Onassis y tantos otros incidentes que hicieron público el convencimiento y decisión del Perú, fueron sentando las bases de confianza y conocimiento, que años más tarde permitirían al Perú convertirse en el primer productor de la pesca en el Mundo, dando así un fuerte impulso a nuestros intereses marítimos y por ende, a nuestro poder marítimo.

Ahora bien, no podríamos negar que el desarrollo pesquero y su influencia en la economía nacional, gravitó significativamente en el cambio de los sistemas de vida de un considerable grupo de nuestra población, que buscó en el mar, muchos por primera vez, el medio donde desarrollar sus actividades.

El otro ejemplo que podríamos citar está referido a las construcciones navales. En 1958 se realizó el lanzamiento del primer buque de alto bordo, en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina, como resultado de la visión que tuvo la Superioridad Naval con el fin de impulsar nuestra capacidad para contribuir al desarrollo posterior de nuestra Marina Mercante. Los años transcurridos y los éxitos alcanzados nos han permitido tener conciencia de esta real capacidad, y el interés logrado obtener en nuestra población fue el incentivo no sólo para atraer al hombre peruano al desarrollo de esta actividad, sino que además ha promovido el crecimiento de industrias laterales, y cuando fue necesaria la construcción de la flota pesquera, fueron satisfechos fácilmente sus requerimientos. Hoy en día, los progresos y tecnificación logrados, han facultado a la formulación de planes destinados al desarrollo de nuestros astilleros, para la construcción de naves de hasta 300,000 toneladas, que con sus efectos multiplicadores, contribuirá más aún al fortalecimiento de nuestro interés por los asuntos del mar.

Sin embargo, también tenemos algunos otros aspectos en los que se debe meditar:

Existiendo una Reserva de fletes del 50% del total de nuestros embarques de exportación e importación, ¿por qué estamos aún transportando sólo un porcentaje de aproximadamente el 10% de la carga total, en buques de bandera nacional?

Asimismo, si se conoce mediante análisis comparativo, que la relación entre carga y potencia varía notablemente según el medio de transporte, y encontramos que por cada caballo de fuerza aplicado se mueven por aire, de 7 a 8 kilos de carga; por carretera de 50 a 90 kilos; por tren de 500 a 700 kilos; y por mar de 1000 a 4000 kilos, ¿por qué no hay un adecuado tráfico de cabotaje, y en cambio una tendencia para efectuar el transporte a lo largo de la Costa, por la vía terrestre, a pesar de que los costos de inversión y operación totales son mayores, además de lo que significa al país el mantenimiento de las carreteras?

¿Cuál ha sido la percepción y valoración que ha existido en esos casos? ¿Se ha tenido una real CONCIENCIA MARITIMA al abordarse estos problemas?

Estas y muchas otras, son las inquietudes que surgen al efectuarse el análisis de la relación hombre-mar.

Sus respuestas permitirán tener una más clara visión respecto a nuestra realidad marítima, esto es, una más clara y profunda CONCIENCIA MARITIMA.

Es pues indispensable poner urgente atención a todas nuestras posibilidades en el mar. Debemos reconocer y comprender que está en los Oceá-

nos y por consiguiente, en el profundo conocimiento de los mismos, la solución de muchos problemas de la humanidad.

El Poder Marítimo nos ofrece por intermedio del Poder Naval la seguridad y garantía que necesitamos para nuestro desarrollo, y mediante los intereses marítimos un vasto campo de acción para lograr realmente el desarrollo que anhelamos.

¿Qué tenemos pues ante nosotros? ¿Qué nuevos horizontes nos brinda el mar?

Si pensamos en la Marina Mercante, debemos apreciar su capacidad como un elemento del Poder Marítimo que está a través del mundo y de los grandes adelantos tecnológicos en materia de transporte por mar. Su primer rol está dado en su capacidad para promover el intercambio y el comercio que se reflejarán en la economía nacional. Un segundo rol, contribuye con los objetivos políticos del país, no sólo a través de la proyección de la imagen nacional en los diferentes países donde muestra su bandera, sino que constituye además, un medio para el fortalecimiento de las relaciones internacionales. Otro rol que puede señalarse a la Marina Mercante, está dado en su contribución a la reducción de los problemas relativos a la balanza de pagos, al disminuir el gran flujo de divisas que se tiene con los fletes que se pagan a transportes de bandera extranjera.

Las actividades portuarias son un complemento a las del transporte, y materializan la transferencia de la carga entre el mar y la tierra, constituyendo además, los terminales de los vínculos que mediante las naves unen a los países. Los avances tecnológicos también impulsan o modifican los puertos, para lograr su mejor utilización y la adecuación a los nuevos medios de transporte por mar.

El trabajo marítimo, es donde se vuelca el esfuerzo humano en las diferentes actividades operativas portuarias, tanto en tierra como abordo de las naves, y cuyo racional empleo y dirección permite una mayor eficiencia en los puertos, constituyendo otro incentivo al transporte por mar.

También debemos pensar en las industrias de construcciones navales, y facilidades de reparaciones, que son industrias marítimas cuyo valor multiplicador es cada día más grande.

La investigación científica y tecnológica tiene asimismo gran repercusión en las actividades relacionadas con el mar. No solamente permite un mayor saber sobre el mar en sí y de los fenómenos que en él ocurren, sino que además, brinda los conocimientos necesarios para una adecuada extracción e industrialización de los recursos vivos marinos que sirven para cubrir las grandes deficiencias proteínicas de la humanidad, facilita la extracción de los recursos minerales y energéticos, y faculta la protección del medio marino, necesaria para salvaguardar la ecología.

La Ciencia del Mar es cada vez más amplia.

Las tempranas aventuras de los fenicios, de los vikingos, de Cristóbal Colón y de otros navegantes, fueron sólo a la búsqueda de nuevas tierras, pero posteriormente, en el último cuarto del siglo XIX se iniciaron expediciones organizadas exclusivamente al conocimiento intrínseco del mar, naciendo la Oceanografía, que fue descubriendo los misterios de los fenómenos marinos, llegándose paulatinamente a la investigación sobre y debajo de los fondos marinos. Aparecieron los conceptos de recursos químicos, biológicos y geológicos, para denominar respectivamente, a los materiales disueltos en el agua; a las plantas y animales que viven en los Océanos; y a los minerales que se encuentran en el fondo del mar.

Desde una perspectiva marina, recursos insospechados aparecen a los ojos del hombre, quien día a día puede llegar a mayores profundidades en su búsqueda y obtención.

Ya no extraña oir hablar de la extracción de petróleo del fondo del mar, ni del interés que existe en los nódulos de manganeso y otros minerales que se encuentran en los fondos marinos. Sin embargo, es tanto lo que falta aún conocer de "este gran personaje", que las Ciencias del Mar han crecido grandemente en importancia y en todo el mundo se están desarrollando programas de investigación, muchos de ellos patrocinados por organismos internacionales, tales como la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, la Organización Marítima de Consultas Intergubernamental, el Comité de Pesquería de la FAO, entre otras Comisiones y Comités dependientes de las Naciones Unidas.

No debemos dejar de pensar en los deportes marinos que integran fácilmente al hombre con el medio y cuya importancia radica en que pueden realizarse desde la infancia, dando a esa integración un carácter de connatural.

Tampoco debemos olvidar lo relativo a la seguridad de la vida humana en el mar, labor noble y tesonera que busca garantizar la supervivencia del hombre ante los riesgos y peligros que afronta en sus actividades marineras.

Asimismo, particular atención merecen en nuestra mente, los aspectos relativos al Derecho del Mar, en los que se reflejan claramente los nuevos intereses que afectan no sólo a los países costeros, sino también a los que no cuentan con litoral. El nuevo Derecho del Mar está en proceso de evolución, y la preocupación de las Naciones en este sentido, se ha materializado en la CONFERENCIA DEL MAR que desde hace algunos años se está realizando en el seno de las Naciones Unidas, y cuyos debates ponen de manifiesto el despertar de los pueblos hacia el mar.

Peter F. Drucker en su libro "LA GRAN RUPTURA", donde expone las perspectivas socioeconómicas del futuro, hace una particular mención respec-

to a los océanos, a los cuales considera como una de las nuevas grandes industrias que desarrollarán a fines de este siglo y que servirán de principal apoyo a las actividades socio-económicas del siglo XXI.

Dice Drucker:

"Hace unos siete mil años, no mucho después de que nuestros ante-
"pasados se habían convertido en colonizadores y explotadores de la
"tierra, dos grandes hazañas tecnológicas fueron realizadas por los
"egipcios del Reino Antiguo, casi al mismo tiempo, probablemente den-
"tro de la misma generación: la edificación de la primera de las Gran-
"des Pirámides y la invención del arado. Las pirámides produjeron un
"efecto grandioso en la imaginación del mundo occidental, en su con-
"cepción del mundo, en su filosofía, en sus matemáticas y en su cien-
"cia. . .".

"Pero fueron pocos los contemporáneos que prestaron atención al ara-
"do".

"No obstante, en el lapso de uno o dos siglos, habían multiplicado
"de veinte a cincuenta veces el rendimiento de los productos agrícolas,
"proporcionando los alimentos que hicieron posible el establecimiento
"de las primeras ciudades del hombre".

"Quiero imaginar que la exploración espacial representa nuestras "pi-
"rámides", y que la exploración de los océanos es nuestro "arado".
"Es un hecho indudable que el océano constituye un depósito virtual-
"mente inexplotado de recursos materiales, infinitamente más ricos que
"la tierra. Hasta la fecha, casi nada sabemos del océano, en realidad;
"nuestros remotos antepasados de la Edad del Bronce sabían dónde
"encontrar la caza, y los parajes donde ésta acudía frecuentemente
"mucho mejor de lo que actualmente sabemos sobre la localización
"y el movimiento de los peces en los mares, pues ahora pescamos y
"recogemos lo que se nos presenta a nuestro paso. Esta situación es-
"tá cambiando rápidamente por lo que atañe a los recursos alimen-
"ticios del océano, especialmente a sus peces (en donde estamos a
"punto de convertirnos, más que en simples atrapadores de peces, en
"verdaderos cultivadores de peces), así como por lo que atañe a los re-
"cursos minerales en el agua del océano y, sobre todo, a los recursos
"minerales que se encuentran encima y debajo del fondo del mar".
"Existen pocas razones económicas para establecerse sobre o debajo
"de los mares. A diferencia del transporte por tierra, el transporte ma-
"rítimo es fácil y barato; por tanto, no hay motivo para desplazar los
"lugares de colonización a los recursos oceánicos. Pero estamos a pun-
"to de abordar sistemáticamente el desarrollo de los océanos como el
"mayor recurso económico que pueda encontrarse en esta Tierra; del
"cual derivarán nuevas fuentes de abastecimiento de alimentos y de
"materiales, nuevas tecnologías, nuevas industrias principales y, des-
"de luego, nuevas y grandes empresas mercantiles".

Es indudable que los océanos que cubren las dos terceras partes de la superficie de la Tierra ejercen una influencia creciente en las actividades humanas; saberla percibir oportunamente y valorizar en su justa dimensión, permitirá orientar apropiadamente las acciones y el esfuerzo nacionales, para lograr así los beneficios que tan pródigamente nos ofrece el mar. La Conciencia Marítima, es pues un factor preponderante del Poder Marítimo, sólo con ella podremos ver tales beneficios y sólo con ella podremos contar con el espíritu que nos permita conseguirlos y defender nuestros justos derechos, venciendo todas las dificultades que pudieran encontrarse en la ruta.

En el desarrollo de estas líneas, he mencionado varias veces a la Historia, cuyo estudio es fuente de inspiración y fortalecimiento de la CONCIENCIA MARITIMA. No podría quedar tranquilo, si en esta oportunidad no expresase mi tributo al gran esfuerzo desarrollado por todas aquellas personas que han hecho realidad la "HISTORIA MARITIMA DEL PERU".

A través de las páginas de su primera parte, encontramos que en los volúmenes científicos, se siente uno inmerso en esa gran realidad que es el mar, y siguiendo los aconteceres, en la descripción histórica nos vamos identificando cada vez más con esa realidad. La Historia Marítima del Perú es un llamado a la consolidación y engrandecimiento de nuestra CONCIENCIA MARITIMA, y nos deja muy profundo, el anhelo de superar todo lo alcanzado y de vencer al reto que nos ofrece para el futuro, porque, como expresa el Dr. José Luis Bustamante y Rivero en su maravilloso prólogo a esta obra "...una sola conclusión se arraiga en el espíritu: la certeza del destino marítimo del Perú".

---

## DISCURSO DEL DR. JOSE ANTONIO DEL BUSTO DUTHURBURU

Esta noche, la postrera de setiembre de 1976, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se reúne en pleno para recibir a su nuevo Miembro de Número, el Capitán de Navío de la Armada Peruana José Carcelén Basurto. La recepción de un Miembro de Número es en toda institución académica un acto solemne, y es un acto de solemnidad porque la entidad le está diciendo que lo ha llamado a él escogiéndolo entre los mejores.

Pero ésta, señores, es sólo una presentación genérica. Lo genérico exige también lo específico y lo específico de este acto es que se trata de un marino peruano que, con sus credenciales claras y un estudio sobre el Mar Peruano, está hoy entre nosotros para defender también —con la pluma o con la espada— la parte azul de nuestro mapa. Su brillante hoja de servicios, más que nuestras palabras será su mejor presentación.

El Capitán de Navío José Carcelén Basurto nació en Lima el 13 de noviembre de 1928. Ingresó a la Escuela Naval del Perú como aspirante a Ca-

dete Naval el 26 de febrero de 1946, graduándose como Alférez de Fragata el 29 de diciembre de 1950. Con eficacia y brillantez pasó por todos los grados de escala hasta el de Capitán de Navío, que obtuvo el 1º de enero de 1971. Durante su carrera ha efectuado los siguientes Cursos de Post-Grado: Curso de Calificación de Submarinos; Curso para Oficiales de la Escuela de Submarinos de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica; Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú; y Curso de Comando Naval en la Escuela Superior de Guerra Naval de los Estados Unidos.

Entre los diversos cargos desempeñados en los Buques y Dependencias de la Marina de Guerra del Perú, destacan los que siguen: Comandante del BAP LORETO; Oficial de Estado Mayor de la Fuerza Fluvial del Amazonas; Segundo Comandante del BAP IQUIQUE; Oficial de Estado Mayor de la Comandancia General de la Escuadra; Comandante del BAP VILLAR; Oficial del Estado Mayor General de Marina; Comandante del BAP IQUIQUE; Jefe del Departamento de Intereses Marítimos de la Secretaría General de Marina; y Sub-Director General de Capitanías y Guardacostas.

Asimismo ha ocupado importantes cargos dentro de la actividad pública, tales como: Vice-Presidente del Servicio Nacional de Fertilizantes (SENAFER), Miembro del Consejo Superior de Minería, Miembro del Directorio del Instituto del Mar del Perú, Miembro del Directorio del Banco de la Vivienda del Perú, y Presidente Ejecutivo de la Empresa de Administración de Inmuebles del Perú (EMADIPERU).

Presidió la Delegación Peruana que asistió al IV Congreso Interamericano de Vivienda, realizado en México en 1973. Como representante de la Marina ha integrado la Delegación Peruana a la Reunión Preparatoria de la Conferencia Internacional sobre Derecho del Mar, realizada en Ginebra en 1972. Y en la actualidad es representante de la Marina en la Sección Peruana de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

La Armada ha premiado sus servicios con la Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Oficial; y la Nación con la Orden Militar de Ayacucho en el Grado de Caballero.

Este es el hombre que hoy ingresa al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú con el trabajo titulado: CONCIENCIA MARITIMA, FACTOR PREPONDERANTE DEL PODER MARITIMO.

El estudio, señores, como pueden haber valorado, versa sobre un tema medular para nosotros. El ingresante ha sabido entrelazar en él notorias opiniones personales —que no es el caso tratar nosotros de ellas habiéndolo hecho directamente él— con las foráneas de: Maslow, sobre el comportamiento omnívoro y piscívoro del hombre; Richmond, sobre la planteabilidad del poder marítimo como evidencia real y legal; Tayer Mahan, sobre la cau-

sa-efecto entre el poder marítimo y la grandeza nacional; Gorshkov, sobre su visión del océano frente a los poderes económicos y militar; también Drucker, sobre su socio-economía de los mares, quien, además, proporciona los bellos ejemplos de las pirámides nilóticas y el arado indo-europeo comparándolos con los viajes espaciales y la productividad del mar. Aisladas citas de Temístocles y ambiciosas frases de Raleigh (emparentadas políticamente con los pensamientos del flamenco Grocio), conllevan la premisa de la libre navegación por el océano. Termina el ingresante con los foráneos para tomar una opinión del país, haciendo mención al prologuista de la Historia Marítima del Perú, Dr. José Luis Bustamante y Rivero, quien en materia de dimensión marina no sólo es el autor del brillante prólogo citado sino el pionero de las 200 millas que han permitido aumentar con superficie líquida, la ya añeja y terrícola superficie del Perú.

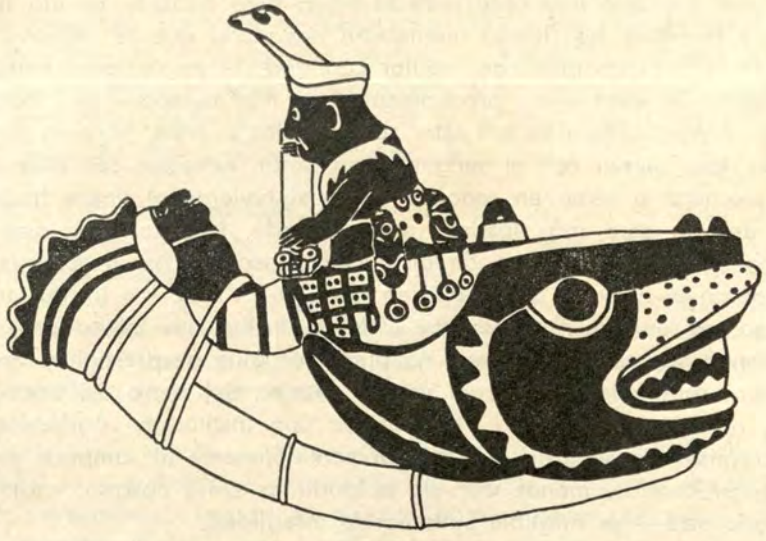
La verdad es que, como dice el Comandante Carcelén, la Conciencia Marítima es un imperativo categórico que no debe pasar inadvertido a nuestro pueblo. Hablar de conciencia marítima y tener conciencia de ella no equivale sólo a saber, sino, sobre todo, a saber para qué se sabe. Y para esta finalidad divulgadora (aunque en la actualidad lo haga solo por la vía erudita), el Instituto que nos alberga resulta la entidad ideal. Su misión no se detiene en saber sino que sabiendo para qué sabe, amplía su objetivo a que sepan los demás.

Aprovecho la ocasión, que desde ya agradezco, para exteriorizar mi concepto de institución académica. Es la corporación de individuos con formación intelectual, que se organiza debidamente para la consecución de un fin. Cada hombre, como en los buques, tiene una misión que cumplir; es imposible que uno solo maniobre toda la nave; pero también resulta imperdonable que mientras los demás maniobran haya uno que se dedique a descansar. El Perú es un país con regular cantidad de instituciones académicas, pero muchas de ellas —no precisamente por mal tiempo— son barcos que no navegan y se conforman con estar surtos en los puertos. Algunas pocas que funcionan (por seguir con el lenguaje marinero), navegan con dificultad, lo hacen escoradas o viran en redondo como si tuvieran el timón trabado. Es lástima decirlo, pero más lástima daría callarlo. Nuestro país requiere de instituciones académicas, pero de instituciones académicas vivas, que hagan oir su voz en el exterior, que propicien libros y revistas. Las instituciones, por naturaleza, no pueden ni deben ser estériles; incluso las instituciones mediocres deben desaparecer dado que no prestigian sino desprestigian. Son como las rémoras mitológicas que (cual versión marina del perro del hortelano) ni navegan ni dejan navegar... Pertenecer a una institución académica implica compromiso. No se trata de sesionar continuamente ni tampoco de repartirnos las prebendas, menos aún de aplaudirnos entre nosotros mismos porque —todo esto— es infalible síntoma de esterilidad.

Se trata, pues, de trabajar, de hacer, de producir y —hablando ya de nuestra institución— el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos se reúne, de-

cide, hace y produce. Es, y me enorgullece confesarlo, una de las más activas entidades académicas del país. No oso decir la más activa porque mi ignorancia puede llevarme a error, pero de algo sí estoy seguro: que es la institución académica más fecunda del país. Si comparamos los años de su existencia, naturalmente que contando los dos lustros que se emplearon en plasmarla, tendremos el balance positivo no sólo de una Historia Marítima del Perú cristalizada en doce tomos, sino —y esto para mí es tan importante como los volúmenes— que se convierte por ello en la única entidad de su género que ha conseguido formar un homogéneo equipo de investigadores que labora como antes ninguna fue capaz de laborar. La formación de este equipo —caso único en el Perú— y la obra de la Historia Marítima —caso único en Latinoamérica— son dos galardones inseparables para la institución.

Comandante Carcelén: teneis esta noche la ocasión de ingresar a una de las pocas entidades académicas que en nuestro país funcionan con vitalidad. Una institución que trabaja y produce como la que más porque tiene su objetivo definido: el Mar, Cuarta Región Natural del Perú. Una institución que —como las viejas Ordenes caballerescas de numerados adalides— mantiene su tradición y, sin descuidar el presente, mira celosa el porvenir. Porque ella es así y porque os ha considerado digno de defender el lema MAR PERUANO HISTORIA NUESTRA, es que hoy, a nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, os doy la más sincera bienvenida.




89
84
82
79
48
76
82
76
79
77
77
79
77
77
78
78



# *Reflexiones sobre la Memoria del Comandante General de Marina, Capitán de Navío don Miguel Grau, presentada en 1878* *

**Geraldo Arosemena Garland**

Los elevados fines que han motivado la creación de este Instituto y la categoría intelectual y ética de sus integrantes, garantizan, suficientemente, la sinceridad de mi expresión respecto a lo honroso y satisfactorio que es para mí ser recibido en su seno y cuán agradecido estoy a quienes me han proporcionado esta grata oportunidad.

El tópico de mi presentación ante Uds. es la Memoria elevada por el Capitán de Navío don Miguel Grau, Comandante General de la Marina, al Supremo Gobierno, el 2 de enero de 1878. Este documento, aunque no cabe calificarlo de absolutamente inédito, era casi desconocido y juzgo que por primera vez se ha hecho referencia pública de él, en la última y sexta edición de mi libro sobre el Héroe de Angamos. Tiene, para mí, diversos valores: uno sentimental, por tratarse de un trabajo efectuado por un personaje tan querido y admirado como es el Gran Almirante del Perú; otro histórico porque nos revela, con amplitud y detalle, cuál era el estado de nuestra Marina en los prolegómenos de la infausta Guerra del Pacífico; otro de carácter técnico, por cuanto los conceptos sobre asuntos navales que el Héroe emite sobre este tema, al provenir de tal conocedor de la Ciencia de la Guerra, tienen vigencia y adaptabilidad para todos los tiempos; y, asimismo, uno paradigmático desde que constituye una enseñanza y una advertencia para precavernos contra la debilidad de nuestra fuerza naval en el futuro.

Comienza el Héroe su Memoria expresando la idea, hecha fija en su espíritu, respecto a la necesidad que tiene el Perú de cimentar su poder en el mar. Concepto que se hace más vigoroso en él, después de que con sus propios ojos ha visto los poderosos blindados que posee Chile y, por conocer mejor que nadie, el estado real, muy inferior, de nuestros recursos mili-

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 16 de diciembre de 1976.

tares en el mar, como puede verse por esta frase suya: "no me lleva, ciertamente, la idea de presentar, como desearía, un estudio detenido y completo de nuestra Marina; pero sí el cumplimiento del deber, con el franco propósito de que V.E. se imponga del estado actual, para que conozca la fuerza útil marítima de la Nación, pueda proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto ha menester".

Después de tal introito admonitorio, que refleja su patriotismo e inquietud, principia por tratar lo referente a las Ordenanzas Navales. Hace ver que no contábamos, a este particular, en 1878, con disposiciones de esta clase, puesto que, según él manifiesta, se recuerda a las antiguas Ordenanzas Españolas. Aunque se hubiera creído que nuestra Armada, como todas las marinas del mundo, sobre todo las de reciente creación, tenía como modelo a la Marina Británica, tan brillante y que en verdad dominaba todos los mares, sin embargo no hay duda que la tradición marinera en nuestro país, estaba, como en otros aspectos sucedía, muy vinculada a lo español. Sabemos igualmente, que tampoco existía un Código de Justicia Militar, cuya promulgación recién se efectuó en diciembre de 1898, pero esta anomalía no debe llamarnos la atención, puesto que cuerpos preceptivos tan importantes y esenciales, como los Códigos Civil y Penal, en sus partes sustantivas y adjetivas, solamente fueron promulgados al llegarse a la mitad del siglo pasado. No obstante se advierte, también, en la Memoria, que nuestra Armada preparaba un "Código Naval", del cual, lamentablemente, no he encontrado huella ni de los trabajos a él preliminares, proyecto que, como ocurrió con todo en el Perú, quedó paralizado por la infausta guerra en la que nos vimos envueltos. Años después, en 1901, se creó una Comisión para que redactara un Código de Justicia Naval, la que cumplió con presentar la correspondiente Exposición de Motivos. Este proyecto no prosperó y nuestra Marina ha tenido como cuerpo de leyes privativo el Código de Justicia Militar.

Se refiere, seguidamente, a la Comandancia General del Departamento de Marina y hace ver lo indeterminado de sus facultades, como una consecuencia natural de la falta de Ordenanzas antes indicada. A la vez pone Grau de manifiesto su pensamiento respecto a la unificación del comando militar y técnico en la Escuadra, cuestión que ha sido, felizmente, superada en nuestros tiempos por la organización del Ministerio de Marina, de las Comandancias Generales de este ramo y de la Escuadra, del Estado Mayor de Marina y de las jefaturas de sus diversos órganos.

Trata luego de la Mayoría de Ordenes y Comandancia de Arsenales, cargos en esa época unidos bajo una sola autoridad. Conocemos que la Mayoría de Ordenes, independizada de la compañía que tuvo en 1878, se acopló después a la Capitanía del Callao. Esta es una mera referencia de carácter histórico, puesto que la creación de los Estados Mayores de Marina y de la Escuadra convirtió en obsoleta la existencia de esa Mayoría.

Al referirse al personal de la Escuadra Grau hace justicia a la idoneidad y al alto espíritu de los jefes, sus camaradas, como quedó patentizado en los inmediatos años venideros, con la conducta observada durante la Guerra del Pacífico por los jefes y oficiales de la Marina. Largo sería enumerar la pléyade ilustre de los heroicos nautas que en mar y en tierra, desde el primer día de la declaración de guerra, hasta Huamachuco, sacrificaron sus vidas por el Perú y defendieron su patrimonio con eficiencia, energía y heroicidad. Se refiere Grau en esta parte de su Memoria a la disparidad existente entre el número de jefes y oficiales, haciendo resaltar la carencia de los segundos. Hay que hacer notar, también con carácter historiográfico, que este mal afectó a nuestra Armada después de la Guerra y durante los años de su paulatina, laboriosa y paciente reorganización, hasta que nuestra Escuela Naval permitió equilibrar los rangos del personal y dotar a nuestra Marina del suficiente número de oficiales de jerarquía subalterna.

Después se ocupa la Memoria de los Guardiamarinas, asunto que para nosotros tiene, igualmente, sólo un interés histórico, puesto que desde hace más de 50 años, se ha suprimido esta clase en nuestra Armada. Debo aclarar, que los Guardiamarinas, que menciona el Gran Almirante, no eran como los que después existieron en la Armada, los egresados de la Escuela Naval, ocupantes del primer rango jerárquico. Es sabido que desde la primera promoción salida después de la Guerra, en el año 1893, los Guardiamarinas permanecían 3 años en la clase para ascender a Alfereces de Fragata; que no eran considerados verdaderamente como oficiales, en cuanto a las responsabilidades inherentes a este cargo; y que tenían en los buques una posición singular, con alojamientos especiales, separados del resto de la oficialidad. Esta situación anómala hacía que un postulante a oficial en nuestra Armada estuviera 5 años en la Escuela Naval y 3 como Guardiamarina, de modo que no alcanzaba el galón completo hasta 8 años después de su ingreso como cadete. Es evidente que Grau, al decir Guardiamarina, se refería a los jóvenes que se presentaban como practicantes en los buques para aprender la carrera naval y cuya labor era importante, teniendo en cuenta la carencia de sub-oficiales técnicos.

Conforme lo dice en su Memoria, preocupaba, intensa y justamente, a los jefes de Marina de entonces lo relacionado con el personal de máquinas, elemento que, como expresa también ingresaba al servicio de las Escuadras desde la implantación del vapor en los buques de guerra. Surgidos estos mecanismos en los países europeos, principalmente Inglaterra, era natural que en nuestras naciones no existieran todavía técnicos en la materia, por lo que hubo que recurrir a extranjeros durante mucho tiempo. Vemos así que los ingenieros, maquinistas del "Huáscar", fueron de nacionalidad inglesa, pero como Grau lo prevé en su Memoria, éstos realizaron cumplidamente sus tareas y, aunque hubiera sido indudablemente mejor que técnicos peruanos sirvieran esos puestos no puede decirse, en honor a la verdad y a los hombres ajenos a nuestra Patria que entonces se desempeñaron en

la Armada, que el hecho de no ser hijos del país, en algo haya perjudicado el desarrollo de las operaciones navales. En la reorganización posterior a la Guerra, adelantados ya los conocimientos mecánicos, la existencia de mayor número de buques a vapor, el establecimiento de factorías para trabajos de esta índole, los ferrocarriles y la creación de la Escuela de Artes y Oficios, hicieron posible que muchos peruanos se instruyeran en esta tecnología. Así pudo formarse un personal de ingenieros mecánicos en nuestra Escuadra, que tuvo un estatuto especial dentro de la organización interna de los buques.

En 1912 se creó en la Escuela Naval del Perú una Sección de Ingenieros Mecánicos pero, antes de una década, la institución del llamado "Cuerpo Unico" significó la supresión automática de la referida Sección y solucionó el problema que tanto preocupaba a Grau y a nuestros marinos durante mucho tiempo.

Me he impuesto el deber de analizar la Memoria de Grau, sin omitir ninguno de sus párrafos y por ello me refiero al Inspector de Máquinas, que el Almirante menciona. Es obvio que este cargo es absolutamente innecesario hoy, en que no existe diferenciación entre las tareas de los oficiales de marina. Debo decir, siempre historiográficamente, que el Inspector de Máquinas existió por breve tiempo en nuestra Armada, después de la llegada de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", en 1907 y que fue desempeñado, según los informes que he recogido, por ingenieros mecánicos de nacionalidad inglesa.

Se ocupa, igualmente, el Almirante de los facultativos que prestaban sus servicios médicos en la Armada. Se colige que Grau comprende que este punto no tiene solución inmediata por la carencia de profesionales que entonces había en el país, dificultad que continuó durante muchos años después, pero que, como bien sabemos, ya no existe respecto a la institución naval con la creación del bien organizado Cuerpo de Sanidad que poseemos.

También se refiere a los Contadores y aquí me perdonarán Uds. que evoquemos a don Ricardo Palma, nuestro insigne tradicionista, que ocupó por varios años ese puesto en nuestros buques. Dichos servidores de la Escuadra, que existieron abordo hasta hace más de medio siglo, no fueron necesarios al tomar la oficialidad de marina a su cargo las cuestiones económicas y contables de la misma.

Luego revela Grau, respecto a los oficiales de mar y marinería, un hecho que, evidentemente, debió constituir un gran obstáculo para el buen servicio de la Armada en ese tiempo, cual es que, según su expresión, alrededor de los dos tercios de dicho personal estuvo constituido por extranjeros. Indudablemente que, desde la iniciación de la guerra del 79, tal anomalía no subsistió pues los voluntarios nacionales afluyeron en gran cantidad impulsados por su patriotismo, abnegación y entusiasmo. Cierto es que Grau

se quejó también en un principio de su incompetencia, pero bajo la rígida disciplina que él supo mantener y su laboriosidad para los constantes ejercicios, llegó a convertir a esta masa indocta en competentes hombres de mar y, sobre todo, formó buenos artilleros y apuntadores, como lo demostró el "Huáscar" en Antofagasta, acribillando al "Abtao" y a la "Magallanes", aun detrás de la cortina de buques neutrales en la que se habían guarecido.

Su idea de una Escuela de Grumetes se concretó, después de algún tiempo, abordo del "Constitución". Buenos oficiales de mar se formaron en los primeros años de reorganización de la Armada, lo que nos permitió contar con eficientes contramaestres, condestables y mecánicos. Hoy día las Escuelas Técnicas han resuelto este problema y, con respecto a la marinería, el Servicio Militar Obligatorio, desde su implantación, dotó a nuestras naves de tripulantes jóvenes y patriotas, buen número de ellos entendidos en cuestiones marineras por provenir de nuestras costas.

En seguida se ocupa Grau del estado de los buques y cumple, así, el ofrecimiento que hizo al Ministro del Ramo, en su oficio de 1º de junio de 1877, al asumir, en esa fecha, la Comandancia General de Marina. El cuadro que nos presenta revela la inopia de nuestra flota respecto a material y, más que nada, en comparación con el rival en potencia.

Describe con relación a cada uno de los buques la fecha de su construcción, el astillero, sus dimensiones, su artillería, su maquinaria, su aparejo, y las condiciones en que se encuentran. De la "Independencia" dice que debe considerarse entre los buques de guerra de tercero o cuarto orden y que, por el momento, no puede prestar servicios por el estado de sus calderas, pero que cambiadas éstas quedaría expedita; del "Huáscar" expresa que con cubierta y calderas nuevas, como tiene, y hechos algunos trabajos accesorios, se hallará en buenas condiciones; respecto a los monitores, que el "Atahualpa", por su andar, blindaje y poder ofensivo podía servir como fortaleza algún tiempo más y, en relación con el "Manco Cápac", se muestra relativamente optimista, considerando que, con las reparaciones que se le habían efectuado, podría ser todavía un elemento de guerra, no obstante su muy reducido andar. Continúa ocupándose de la corbeta "Unión" que, a pesar de tener una rajadura en el eje principal de la máquina, prestaba bien sus servicios, aunque juzgaban que debían hacérsele varias composturas. Cabe aquí indicar que se atendió al pedido de Grau, como lo demuestra el hecho de que fue la "Unión" el buque que estuvo en mejores condiciones en el momento en que el gratuito enemigo nos declaró la guerra. Sobre la cañonera "Pilcomayo" dice que, salvo algunos trabajos que en ella había que realizar, podía prestar, como lo venía haciendo, provechosos servicios. Se refiere, asimismo, a los transportes. Aclara sobre la "Limeña" que solamente sería útil si se le dotara de nuevas calderas; sobre el "Chalaco", recomienda cambio de los mismos artefactos y de hornillas, pulir los cilindros y arreglar partes de la máquina, e igualmente, hacerle algunas alteraciones para la me-

jor acomodación de los tripulantes, tropas y carga; del "Talismán" que, hechas reparaciones importantes en la máquina y calderas, cambiado el planchaje de los fondos y verificados otros arreglos en su parte interior, podía todavía empleársele sin mayores inconvenientes y, del "Mayro", que, no obstante los arreglos que se le habían efectuado apenas tenía un andar de cinco a seis millas, pero que su obra viva era fuerte, por lo que estaba listo para cumplir comisiones de poca importancia. En cuanto a la fragata "Apurímac", de madera, de heroica actuación en el combate de los canales de Chiloé, informa que sus máquinas, ya gastadas, fueron extraídas, que en ella funcionaba la Escuela de Grumetes desde 1873 y que podía continuar sirviendo para ese menester; y del pequeño vapor "Tumbes", desarmado completamente, anota que sólo era usado por los alumnos de la Escuela de Grumetes para ejercicios en maniobras veleras. Menciona luego el pontón "Loa", de madera, bastante maltratado en su casco, cuyas máquinas y calderas podían ser reparadas, pero como ello sería muy costoso, opina por la inconveniencia de ponerlo en actividad y que el "Pachitea", con el cual termina su análisis del material a flote de nuestra Armada, que se hallaba apontonado, podía utilizarse como depósito para la Escuadra.

Exponiendo, en párrafo aparte, su criterio sobre la situación general de nuestra Marina de Guerra, consigna estas palabras: "justo y conveniente es que opine por la supresión de los buques que por su poca marcha, por su estado de deterioro o inutilidad, sólo aumentan los gastos de la Escuadra, sin provecho y con detrimento de la conservación de los demás buques".

A continuación se pronuncia sobre las Capitanías de Puerto y manifiesta la urgencia de atender sus múltiples necesidades y la conveniencia de uniformar las condiciones del servicio en cuanto al personal subalterno se refiere. Igualmente se ocupa de los locales de estas dependencias, de la utilidad de su buena ubicación, principalmente la del Callao, asuntos todos estos que en ese entonces preocupaban intensamente a nuestros jefes de marina, por su interés en la buena utilización de los puertos, pero que se encuentran ya superados, más que nada desde la creación de la Dirección de Capitanías, que centralizó el comando de estos servicios. Respecto al Reglamento pertinente aclara que, dada su antigüedad (1848), estaba muy lejos de satisfacer las necesidades del momento y que el nuevo proyecto, ya presentado a la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales, debía ponerse inmediatamente en vigencia. Cita en seguida lo relativo a las tarifas de los trabajadores portuarios, las cuales fueron fijadas para unos puertos y para otros no, exponiendo la necesidad de suplir esas omisiones.

Se refiere después, el egregio informante, a la Escuela Naval, felicitándose de que se halle en pleno funcionamiento desde el año 1870, durante el gobierno del Coronel José Balta, y de que hubiesen egresado de la misma oficiales que, en su formación profesional, podían considerarse idóneos.

Con el título de "Escuela de Aprendices de Marineros" Grau dedica un acápite para destacar la utilidad de este centro de enseñanza naval y, consecuentemente con lo que antes he expresado, respecto a la heterogeneidad de las tripulaciones, resalta su preocupación por que se conceda la mayor importancia a la formación de ese personal bien preparado y oriundo del país, hasta completar las tripulaciones necesarias. Con gran visión y adelantándose por muchos años a su época, relieva, también, la conveniencia de la creación de lo que hoy denominamos Escuelas Técnicas. Fluye, además, de cuanto manifiesta en este párrafo de su Memoria, cuán indispensable fue la implantación del Servicio Militar Obligatorio.

En otra parte de su informe dedicado a la Factoría Naval, Arsenal de Marina y Dique para la Escuadra, Grau expone su criterio sobre la conveniencia de que la primera de estas dependencias se halle subordinada a la Comandancia de Marina; respecto al segundo de los referidos establecimientos, se lamenta de que no se le hubiera concedido el cuidado que requeriría y, en general, con relación a ambos, manifiesta que no estaban de acuerdo con la importancia de nuestra Escuadra; y, en lo que se relaciona con el Dique, resalta, en forma petitoria, la necesidad de que el Estado posea uno de estos elementos, con el objeto de evitar los ingentes gastos que irrogaba el pago a la empresa particular por la carencia de los buques y, consiguientemente, que podrían éstos recibir dicha atención con mayor regularidad y frecuencia.

Con el carácter de aparte histórico, diré que, después del conflicto bélico, nuestra incipiente flota careció de todos estos elementos, pues se dependió de factorías y de un dique de propiedad particular. Debemos felicitarnos de que un arsenal y astillero de primer orden, llene hoy esas necesidades. Causa emoción pensar en el interés de Grau por la existencia de estos elementos de carena y de lo ventajoso que hubiera sido el haber contado con un dique flotante en Arica, a fin de que el "Huáscar", al regreso de las innúmeras incursiones que realizó castigando al enemigo en su propio litoral, hubiera podido librar su obra viva de los crustáceos que retardaron fatalmente su andar en la mañana de Angamos.

Se ocupa a continuación de faros y balizas, indicando la conveniencia de su colocación. Este anhelo, como todos los de Grau, impregnado de un hondo sentido racional, pragmático y patriótico, recién comenzó a plasmarse a fin de la primera década de nuestro siglo, cuando se inició la colocación de los que hoy son hitos importantes en las derrotas de los barcos.

Nuestro gran marino trata luego de los muelles, insiste sobre su importancia y se inclina por la conveniencia del llamado "Sistema Mitchell", de armazones de hierro que aún perduran, pero, comprendiendo, evidentemente, nuestras posibilidades fiscales, no habla de dársenas, por juzgar que estaban fuera de nuestro alcance. Actualmente la sigla ENAPU basta para poner

en evidencia cuánto se ha avanzado, en hora feliz para la Patria a este respecto.

Asunto que tiene solamente interés histórico particular es el relativo a la Caja de Ahorros del Callao, del que se ocupa Grau por las imposiciones que en esa institución se hacían de parte de los emolumentos de la marinería y formula algunas recomendaciones de carácter administrativo, que eran aplicables cuando el país, aún sin el Servicio Militar Obligatorio, tenía que acoger en su Escuadra tripulaciones que, de no ser voluntarias, eran mercenarias y colecticias.

Hace luego referencia, con detenimiento, al régimen de ascensos y, entre otros conceptos, dice que: "debe establecerse, para obtener un ascenso en la Marina, la necesidad de tener en cada clase cierto tiempo embarcado a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra". Se ve indudablemente, que Grau, de haber tenido mayor autoridad, hubiera establecido leyes de ascensos y de Situación Militar, como competente administrador que era, además de eximio marino, concretando, así, los análogos e importantes proyectos que, al particular, había presentado oportunamente en su Cámara, como Diputado por Paita.

Grau, resumiendo y analizando su Exposición, reitera que la Escuadra, en su mayor parte, se encuentra en estado de reparación, que ésta era indispensable para que los buques pudieran prestar servicio y que esperaba se suministraran los recursos necesarios al efecto, abrigando la esperanza de que, en el caso de ser proveídos dichos recursos, todas las unidades hábiles para llenar un fin bélico, quedarían expeditas el año siguiente, es decir, en 1879, que tan premonitoriamente nuestro Almirante menciona.

Antes de ocuparme de la parte, en mi concepto, más importante de la Memoria, cuyo interés heurístico es, indudablemente, relievante y más para los que se interesan por la personalidad del hombre que en momento crucial para nuestra nacionalidad, fue un verdadero adalid, juzgo que es tiempo de decir que este documento, bien meditado, es a su vez, amplio, minucioso y perfectamente estructurado. Al respecto puede calificarse de exhaustivo en tanto se refiere al estado de nuestra Marina y a sus requerimientos.

Consta, después del introito de presentación, de 24 capítulos, el resumen de los cuales estoy efectuando, en orden sucesivo, conforme los redactó su esclarecido autor.

Continuando este análisis, paso a citar, de manera textual, las siguientes frases de Grau: "de algún tiempo atrás la Marina no ha hecho adelanto material alguno; lejos de esto su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construidos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos, ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día". Agre-

ga luego que hace llamar la preferente atención del Gobierno acerca de "cuánto afianza una buena Escuadra los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación" y que, a pesar de que conoce la aflictiva situación del Erario, cree de su deber recalcar la urgencia de que se proceda a reforzar la Escuadra con los buques necesarios.

Las palabras trascritas de la Memoria de nuestro ínclito Almirante nos llevan a meditaciones profundas. Queda esclarecida y comprobada su honda preocupación por el porvenir de la Patria ante los gravísimos peligros que, a su juicio, la acechan. Demuestra, también, con su actividad, su justificado afán de que el Perú se armara, sin demora, en el mar. Y no puede caber duda de que abogó en tal sentido en el seno de la Comisión Consultiva de Marina, de la que formó parte desde su creación, en agosto de 1872.

Aunque no pertenece estrictamente al contenido de la Memoria que me ocupa, sí se relaciona con ella y, sobre todo, con la patriótica intención que alientan las frases de Grau en dicho documento, lo referente a la compra de blindados por parte del Perú y Chile. Mientras el segundo, con decisión y sin dilaciones, acuerda adquirir dos buques de tal clase, contrata su construcción en Europa en mayo de 1872 y los tiene en sus aguas, uno a fines de 1874 y el otro a mediados de 1875, el Perú procede de diferente manera. Nuestro Gobierno se entera, con toda oportunidad, de la intención chilena, por carta de nuestro Cónsul General en Valparaíso, Coronel don Adolfo Salmón, dirigida al Presidente Coronel Balta, fechada el 20 de diciembre de 1871, en la que le dice textualmente: "a todas luces parece que este Gobierno se prepara a todo trance para luchar con nosotros" y, conforme "Ud. me encargó", cumplo con advertirle que "esté muy precavido", pues los chilenos han decidido construir ó comprar buques de gran fuerza y poder.

Ante esta alarmante noticia, el Presidente Balta envía inmediatamente a Inglaterra al Capitán de Navío don Manuel Ferreyros para que contrate la ejecución de dos acorazados, de características superiores a los mandados construir por Chile. Sabemos que la Casa Francesa, nuestra representante financiera en Europa, no facilitó el dinero requerido, que Balta fue asesinado el 26 de julio de 1872, que en agosto del mismo año el Senador y Comandante de la Armada, Lizardo Montero, interpeló en su Cámara al Ministro de Guerra y Marina, sobre el asunto de la compra de estas naves; que la cuestión se vió, pocos días después, en sesión de Gabinete, en la que el Ministro don Francisco Rosas expuso la certidumbre de que Chile se armaba con el único objeto de atacar al Perú y que era indispensable, en consecuencia, aumentar nuestro armamento naval; que en el Presupuesto del bienio 1873 - 1874 se consignó una partida de cuatro millones de soles con tal fin, la que por falta de fondos no se aplicó y que debido a ello el Perú quedó desarmado.

De lo que acabo de leer resalta lo que constituye la esencia y el meollo de nuestro fracaso del 79, es decir, la crisis fiscal que encegueció a los go-

bernantes que sucedieron a Balta y a los políticos de esa época, hasta hacerles olvidar la amenaza que se cernía sobre la Patria por el armamentismo acelerado de Chile, inducido por un motivo real y poderoso, como era la ingente riqueza que representaban los nitratos.

Es también muy importante y de interés biográfico, la parte de la Memoria de Grau en la que emite su concepto sobre los monitores. Conocemos bien que Grau y el "Huáscar" constituyeron un binomio inseparable. El Comandante del heroico monitor analiza con optimismo las condiciones de este buque y sugiere, dada la imperiosa necesidad de adquisiciones navales, que se compren unidades de este tipo, pero de mayor blindaje, poder de fuego y andar, teniendo en cuenta, indudablemente, a sus potenciales contrincantes, los blindados chilenos.

Me he permitido pensar que Grau se decide, en 1879, al igual que otros personajes que han tenido responsabilidad sobre la dotación de naves de guerra para nuestro país, por recomendar la adquisición de buques inferiores en tonelaje a los acorazados de Chile, por consideraciones económicas, dada la pobreza, en ese entonces, del Tesoro Público y de que el monitor, para él, muy inteligentemente, representaba en estas condiciones, a los cruceros acorazados y a los submarinos del futuro.

Termina su importante Memoria el Comandante General de Marina, refiriéndose, nuevamente, a la carencia de oficiales de jerarquía subalterna, a fin de recomendar se obvie este grave inconveniente; hace resaltar la idoneidad y espíritu de sacrificio de sus compañeros de armas y de profesión, la gran utilidad de que los jefes se alternen en el desempeño de las diferentes funciones del servicio, para que su aptitud sea mayor, abarcando todos los aspectos de la carrera naval y, asimismo, expresa su oposición a que los buques permanezcan en fondeadero, en el puerto principal del Callao y aboga por que se movilicen y se sitúen en diferentes lugares de la costa, tanto para su buena instrucción marinera y militar como para que sus oficiales puedan realizar trabajos que señala son tan indispensables, en materia portuaria, oceanografía y metorológica.

Refiriéndose a cuestiones económicas, juzga conveniente la adquisición de materiales directamente por el Estado, por no estar satisfecho con el suministro particular. Igualmente señala los gastos totales de la Marina en el año anterior, los que ascendieron a un millón doscientos setenta y un mil veintinueve soles, cincuentitrés centavos.

Esta Memoria, realmente importantísima, elevada al Ministro del Ramo, el 2 de enero de 1878, fue remitida por éste al Legislativo en el mes de julio y entró al hemiciclo de los Diputados el 14 de diciembre, en que comenzó la discusión del Pliego de Marina, que terminó el 28 de ese mes. Algunas partidas se rebajaron, por estimarse que esos gastos no eran del todo indispensables y, con el propósito, además, de hacer economías.

Desgraciadamente no se tomaron en cuenta los argumentos monitorios de Grau, se olvidó el precepto sencillo y acertado del dos por uno, de Castilla, y no se realizó la compra de los acorazados ordenada por Balta. Resultado: el 14 de febrero de 1879 las tropas chilenas ocupaban el litoral boliviano de Atacama.

Que el espíritu de nuestro incomparable Almirante, cuya efigie en este Salón da la mayor prestancia al Instituto, dirija acertadamente los pasos de nuestros hombres públicos, a fin de que se garantice, a plenitud, la seguridad e integridad de la Patria.

---

## DISCURSO DEL CAPITAN DE NAVIO JOSE CARCELEN BASURTO

Con singular satisfacción, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú recibe esta noche al ilustre abogado Doctor Geraldo Arosemena Garland, incorporándolo como nuevo Miembro de Número de nuestra Institución, por sus brillantes méritos personales y profesionales, así como por sus altas calidades como estadista, historiador, escritor y estudioso de temas relacionados con el mar, que estimulan la Conciencia Marítima del Perú.

Particular mención debemos hacer al cariño y admiración, con que el Dr. Arosemena ha contribuido al culto de la memoria de nuestro "Héroe Máximo", mediante su difundida obra "El Almirante Grau", cuya primera edición, publicada en abril de 1946, mereció el justo reconocimiento nacional, que ha motivado que, a través de sucesivas solicitudes y auspicios de entidades tanto públicas como privadas, y patrocinado por el Ministerio de Marina, se haya llegado en 1975 a su sexta edición.

El Dr. Arosemena se recibió de Abogado en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos en 1926, iniciando así, una activa vida profesional, en la que, además de su labor como Asesor Jurídico de importantes entidades del país, ha intervenido en meritorios trabajos, tales como el proyecto de la ley de Notariado; el proyecto de reforma de los Registros Públicos; la formulación del primer Estatuto del Seguro Social del Empleado; y en la Comisión Reformadora del Código de Comercio.

En la actividad pública desempeñó en los años de 1961 y 1962 el cargo de Ministro de Estado en el Despacho de Justicia y Culto, e interinamente, el de Educación Pública, en 1962.

Su gran inquietud por todo lo relacionado con la Historia de nuestra Patria, lo ha llevado a participar en diversas instituciones afines, siendo así, Miembro de Número del Centro de Estudios Histórico-Militares y Miembro de la Asociación Nacional Pro-Marina; del Instituto "Libertador Ramón Castilla",

del Instituto Sanmartiniano del Perú y de la Sociedad Fundadores de la Independencia.

Como frutos de su activa e intensa labor de investigación histórica, ha publicado varios libros, además del que ya hicimos referencia, entre los que podemos citar: "El Coronel José Balta", obra biográfica que contó con el prólogo del Dr. Jorge Basadre; "Armamentismo antes de 1879", en el cual presenta documentos inéditos sobre las gestiones del Presidente Balta en 1872 para adquirir blindados; "Discursos Patrióticos" y "Conmemoraciones Históricas", en los que compila diversos discursos pronunciados en instituciones histórico-patrióticas; "El General Francisco de Vidal", con la biografía de este Prócer y ex-Presidente del Perú; y "El Monumento a la Gloria de Ayacucho" sobre la Gesta Libertadora, donde igualmente presenta documentos inéditos.

Toda esta actividad desplegada no podía dejar de ser reconocida, razón por la cual ha sido distinguido con varias condecoraciones, entre ellas, la Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz.

Esta breve relación de la obra intelectual y de investigación de nuestro nuevo consocio, así como su manifiesto afecto al Héroe de Angamos, nos permite ver claramente las razones que lo impulsaron a efectuar el trabajo que ha presentado esta noche para su incorporación, y que tituló "REFLEXIONES SOBRE LA MEMORIA DEL COMANDANTE GENERAL DE MARINA, CAPITAN DE NAVIO DON MIGUEL GRAU, PRESENTADA EN 1878".

Nos confiesa el autor que el documento estudiado tiene para él, valores sentimental, histórico, técnico y paradigmático; exponiendo a continuación, en minucioso ordenamiento, sus comentarios sobre todos y cada uno de los capítulos de la Memoria.

El análisis efectuado no se limita únicamente a presentarnos la situación de ese entonces, que fuera manifestada detalladamente por el Almirante Grau, sino que, además, se proyecta a la actualidad, permitiéndonos apreciar los cambios ocurridos en la Institución y algunas de las deficiencias que han sido ya felizmente superadas.

Es así como hemos visto ante nosotros los diferentes problemas que afrontaba la Marina en 1878 y la preocupación de su Comandante General, que consciente de su gran responsabilidad, trataba de buscar la solución que se requería para el cumplimiento de su misión.

Se han descrito los aspectos de Organización; del Comando; del Personal, no sólo en lo que se refiere a la Plana Mayor, sino igualmente en lo concerniente al Personal Subalterno, y de modo particular, los requerimientos de personal especializado, así como también lo relacionado a su Instrucción, Entrenamiento y Bienestar; del Material, en lo que respecta al estado de las Unidades Navales y su capacidad para el combate, haciendo énfasis, además, en los urgentes requerimientos para su mantenimiento y reparación.

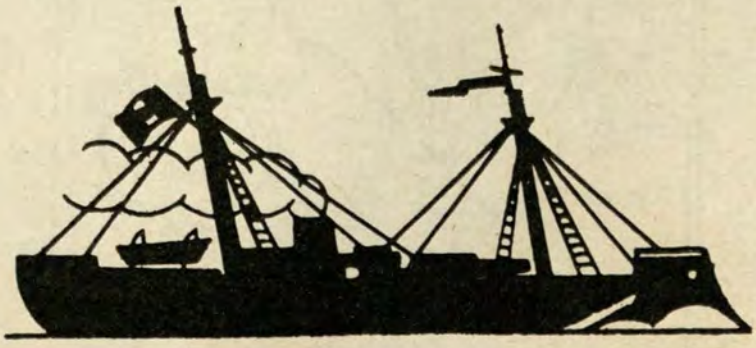
Particular atención merece el análisis efectuado respecto a las adquisiciones navales recomendadas por el Almirante Grau, cuya imperiosa necesidad se puso de manifiesto en la Campaña del Pacífico, en la que, de haberse contado con mayor número de Unidades del tipo Monitor en reemplazo de aquellas que eran obsoletas, las páginas de la Historia se habrían escrito de modo diferente.

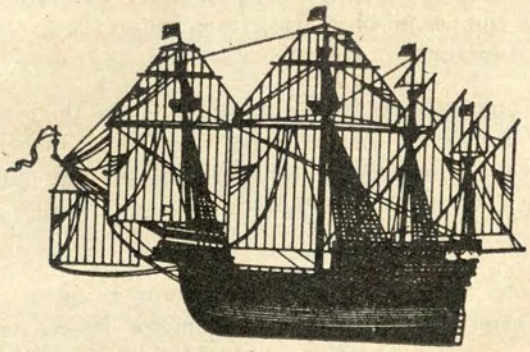
Asimismo, comprendiendo a cabalidad el rol de la Marina en el Poder Marítimo de la Nación, hemos visto también la preocupación del Almirante por los intereses marítimos, reflejada en su inquietud sobre las Actividades Marítimas, Facilidades Portuarias, Trabajo Marítimo y Ayudas a la Navegación.

El documento estudiado por el ingresante es pues de una gran trascendencia. Nos presenta una vez más la ejemplar figura del Almirante Grau, como abnegado marino, eficiente profesional y distinguido jefe, y asimismo, nos muestra la tremenda realidad que tuvo que afrontar, en momentos tan difíciles para la nación.

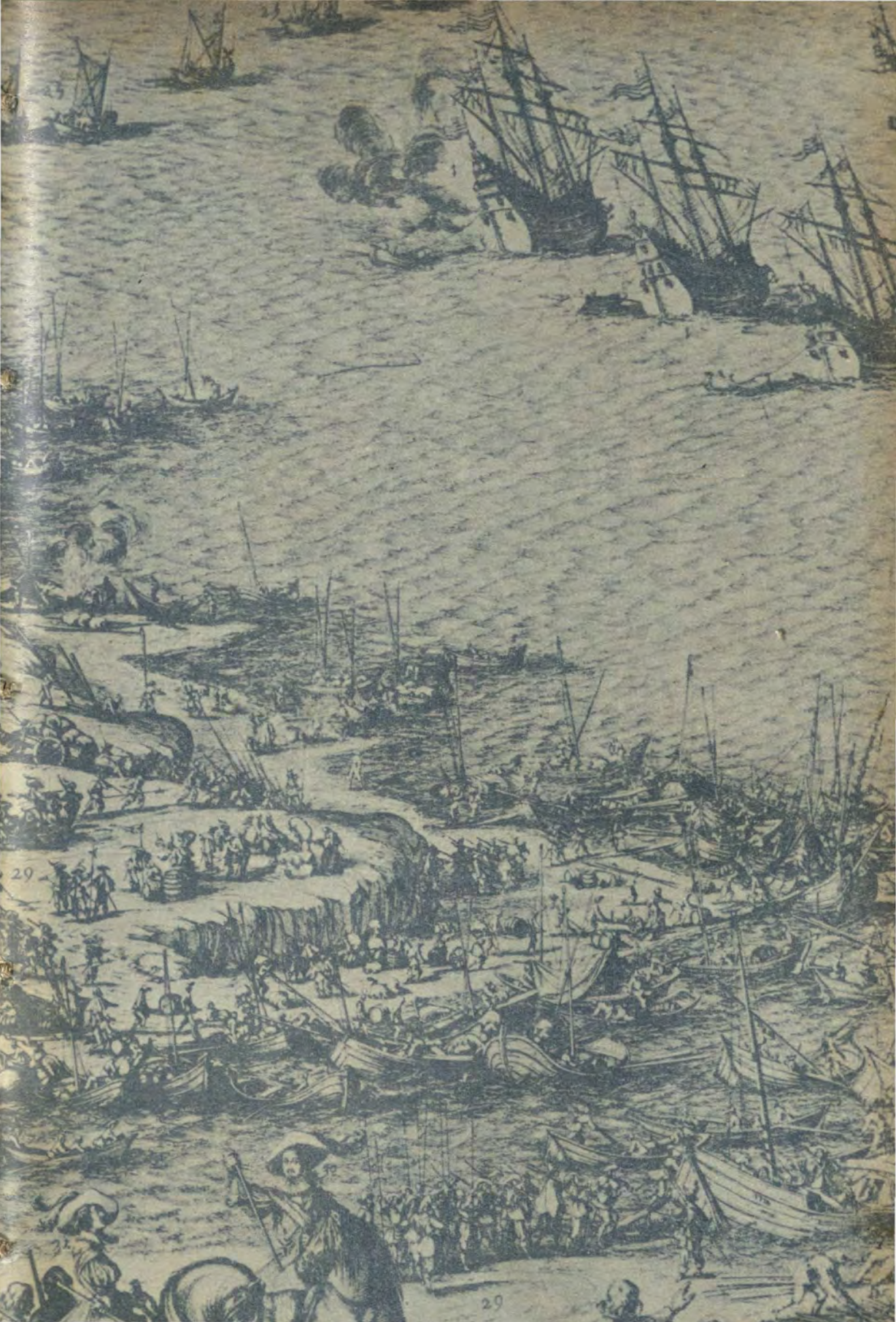
Es un mensaje a la posteridad que debe ser mantenido en todo momento en nuestras mentes y en nuestros corazones para que en forma indesmayable, tratemos de evitar una situación semejante, porque el rol que cumple la Marina en el Bienestar y Seguridad de la Nación, es de gran preponderancia, ya que, como expresó el Héroe, en la Memoria analizada "... está llamada a contribuir al sostenimiento del orden interior de la Nación y a tomar la **iniciativa** en defensa de su soberanía".

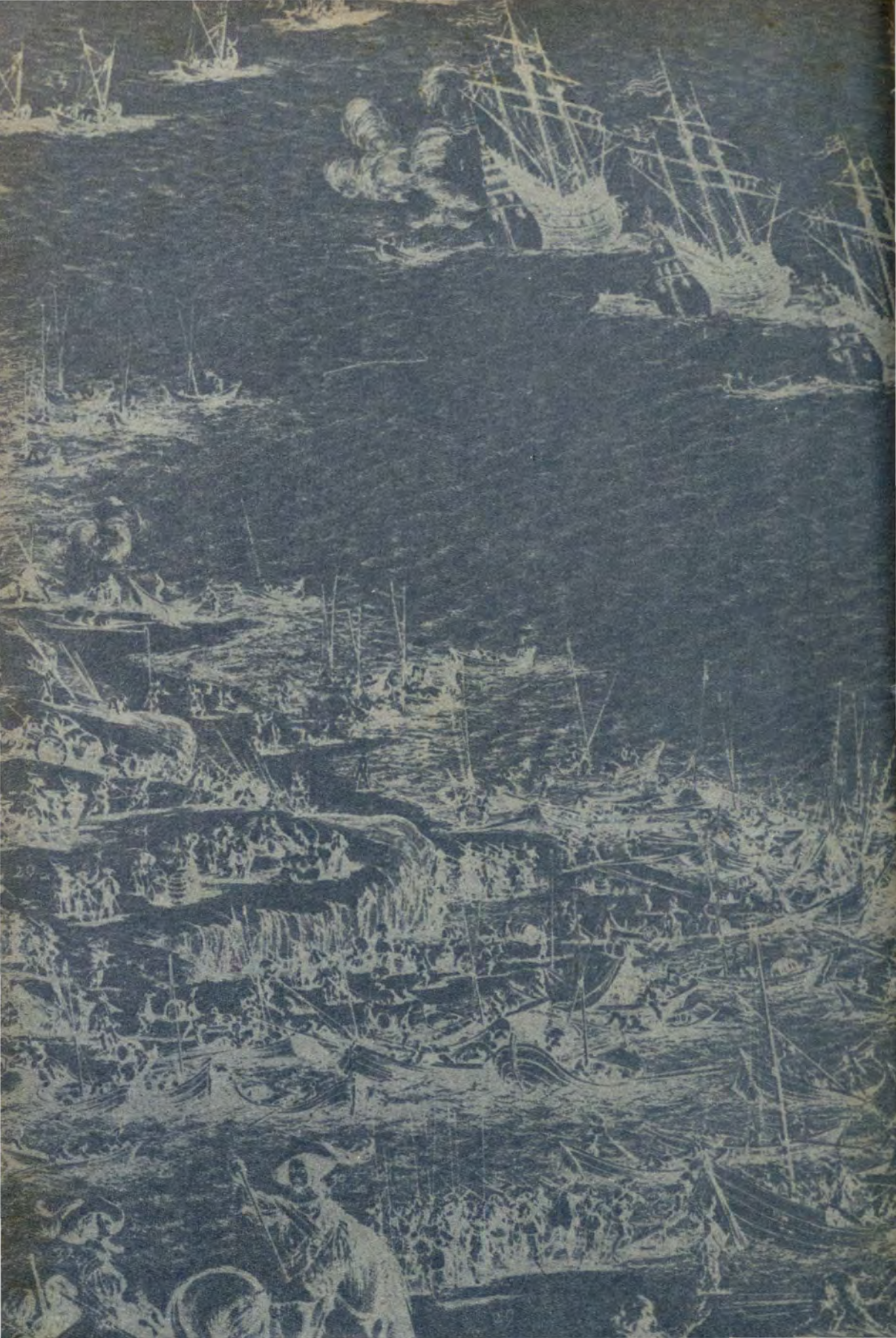
Doctor Arosemena: Al dar a Ud. la más sincera y cordial bienvenida, deseo expresarle nuestra felicitación por el tema presentado y manifestarle que la pujante y activa labor del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del que ya es Ud. Miembro, contribuirá a mantener permanentemente vivo el mensaje que en su Memoria nos legó el Gran Almirante Miguel Grau.






SEPTENTRIONALE MARE
PARS AFRICÆ
LINEA Æ QVINOCTIALIS
OCEANVS ÆTHIOPICVS
MARÆ PACIFICVM
BRASILIA
GUIANA
AMERICÆ MERIDIONALES Peripius
PARS ANTARCTICA TERRA





# *Las Adquisiciones Navales del Perú en la década 1860-70* *

**Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero**

Sinceramente emocionado y con profunda humildad he aceptado la gentil invitación para ingresar en este joven y pujante Instituto, dedicado a la importantísima tarea de estudiar nuestra historia marítima. Agradezco el honor que se me ha discernido y ruego a Dios que me permita contribuir en algo a la labor tan meritoria de esta entidad, a pesar de mis limitaciones.

Creo en la trascendencia de los estudios históricos y mucho más en los de nuestro propio pasado, pues encierran un valor positivo cuando se desarrollan científicamente, analizando los acontecimientos en su verdadero contexto y aquilatando las circunstancias que los rodearon. Sólo así podremos extraer enseñanzas útiles para el presente y nuestra proyección en el futuro, pues el mañana se nutre en el pasado.

Nuestro benemérito historiador naval Capitán de Navío Julio J. Elías lo expresó con mucha propiedad, cuando escribió: "Nadie va a pensar que la actividad humana se modele sobre el pasado; nadie pretende hacer un mundo nuevo igual al antiguo ni copiarlo en todos los detalles ya caducos; nadie sabe lo que nos reserva el porvenir; empero es necesario no dejarnos sorprender, debiendo prever todas las eventualidades y prepararnos con método. Esa experiencia la ofrece la Historia. Lo que era ayer, aún lo será mañana, porque el hombre siempre es el mismo".

Y ahora, señoras y señores, permitidme que ponga a prueba vuestra benevolencia, pues me propongo discurrir sobre asuntos importantes de nuestra historia naval para cumplir con imperativas disposiciones de nuestro Instituto.

---

(*) Discurso leído en el acto académico celebrado el 26 de octubre de 1976.

Los decisivos avances de la ingeniería naval en el siglo XVIII fueron precursores de los que con asombro presenciarían los hombres del XIX. Importante fue el aporte francés, y un científico de esa nacionalidad, Bouguer, hizo un gran descubrimiento: el metacentro, elemento esencial de la estabilidad de los buques.

Robert Fulton pudo ver antes de su muerte, acaecida en 1815, sus vapores prestando servicio en el tráfico fluvial. Poco después iniciaron sus labores transoceánicas, primero como mercantes, ya que las marinas de guerra fueron mucho más lentas en adoptar la propulsión a vapor para sus propios buques. "En 1838, el **Great Western** efectuó la primera travesía completa a vapor desde Bristol a New York". Dos años antes, en 1836, el inglés Smith y el sueco Ericsson lograron el primer buque de hélice.

Grave inconveniente para los buques de guerra eran las grandes ruedas propulsoras que ocupaban mucho espacio en las bandas donde se colocaban los cañones, lo que reducía el emplazamiento de la artillería. Presentaban también blancos fáciles para los cañones enemigos. Asimismo, la maquinaria que debía colocarse sobre la línea de la flotación era muy vulnerable.

Los buques de vapor tuvieron que mantener sus velas, pues en condiciones satisfactorias no empleaban las máquinas sino la fuerza del viento para ahorrar combustible. Mástiles y aparejos seguían obligando a situar los cañones en las bandas y no en torres sobre la línea de crujía.

Otro aspecto de gran importancia en los buques, tanto mercantes como de guerra, fue que, gracias a los adelantos de la metalurgia, se incrementó el uso del hierro y del acero en las construcciones navales. La clásica madera no consentía buques de más peso que unas 5,000 toneladas.

El siglo XIX vio también un cambio revolucionario en la artillería naval, la que, en buena cuenta, se había detenido desde los días de Felipe II, en la Europa del XVI. Al Oficial de Artillería del ejército francés, Henri Paixhans, le angustiaba la superioridad de los británicos, basada, más que en la excelencia de sus buques y sus cañones, en la alta calidad de sus marinos. Paixhans recordó que con menos buques Nelson había desbaratado en Trafalgar barcos hispano-franceses más numerosos y mejores, gracias a la incuestionable clase marinera británica. Propuso entonces que Francia creara una Marina de Guerra con buques a vapor; que los cañones fuesen de mayor y menos variado calibre (así demandarían menos hombres) y recomendó que en lugar de proyectiles sólidos los cañones usasen granadas explosivas.

Las teorías de Paixhans conmovieron a los marinos del mundo. Despertaron polémica, pero fueron imponiéndose poco a poco. Sus planteamientos sirvieron en nuestra patria al Ministro de Guerra y Marina, Coronel Manuel

de Mendiburu para pedir al Congreso Peruano de 1845 la adquisición de los llamados cañones bomberos y la compra de buques de guerra a vapor.

Las lecciones de la guerra de Crimea (1854-1856) inclinaron la balanza a favor de la propulsión a vapor, de los blindajes y de los cañones de Paixhans. Frente a las granadas explosivas e incendiarias surgió una nueva necesidad: la de los barcos de guerra blindados e incombustibles. En esta época, aparecieron tres grandes diseñadores navales: John Ericsson (1803-1880), sueco al servicio de los Estados Unidos, creador del primer **Monitor;** el francés Estanislao Dupuy de Lome (1816-1885) y el inglés Cowper Coles (1819-1870).

En la guerra de Crimea las marinas británica y francesa tuvieron que combatir contra poderosas baterías rusas de tierra, hallando que para emplear eficazmente la artillería, los buques debían acercarse a las playas, —aunque de hecho no lo lograban por el gran calado de los navíos de línea—. El Emperador Napoleón III de Francia concibió la idea de armar balsas blindadas, dotadas de potente artillería. Dupuy de Lome, genial diseñador naval francés, la convirtió en realidad y la desarrolló, obteniendo verdaderas baterías flotantes autopropulsadas y revestidas de una coraza de hierro de 10 centímetros de espesor.

El **Tonnante,** lanzado al mar en Brest en marzo de 1855, fue el primer blindado europeo. Presumiblemente el Emperador se inspiró en las ideas del americano Stevens y del sueco-americano Ericsson. No obstante, el diseño final y la construcción fueron franceses. Napoleón III, que había hecho experimentar la resistencia de las planchas de hierro, logró un buque no muy costoso, que requería poca tripulación y "cuya protección externa le hacía capaz de desafiar, por igual, a granadas, balas sólidas o huecas, ya fuesen frías o calentadas al rojo".

Los marinos británicos en el Mar Negro enfrentaron los mismos problemas que sus aliados franceses en su lucha contra las fortificaciones y depósitos militares rusos. En 1855, gracias al ingenio del Capitán de Fragata Cowper Coles, se construyó con elementos allí disponibles, una balsa protegida, de fácil propulsión y escaso calado, a la que se le montó un cañón largo de 32 libras con una coraza de hierro de 4 pulgadas. Remolcada cerca de la playa, en el mar de Azov, la balsa de Coles supo dar buena cuenta de los depósitos rusos. Este éxito le ganó a Coles la estimación de sus jefes y fama de héroe en el pueblo británico, siempre interesado en su marina.

Tanto los buques franceses como los ingleses cumplieron con éxito los objetivos que les fueron encomendados: la destrucción de las fortificaciones terrestres rusas. Los cumplieron asimismo casi sin recibir daño alguno, pues en el bombardeo de Sebastopol, a pesar de que los buques **Devastation, Lave** y **Tonnante** recibieron 150 impactos, sus corazas no fueron perforadas y sus tripulaciones sufrieron sólo 2 bajas y 21 heridos. La experiencia fue deter-

minante. Las grandes marinas de guerra occidentales decidieron proteger sus naves con corazas. La era de los buques blindados o acorazados se había iniciado.

Pero si el blindaje de los buques los hacía temporalmente invulnerables a la artillería, los fabricantes de cañones también se esforzaron, y con éxito, en mejorarlos, dándoles una potencia destructiva y de penetración nunca antes soñada. Igualmente se mejoró la dirección, la velocidad balística y de fuego.

El Almirante británico, teniendo en cuenta que debía enfrentar a las fortificaciones rusas del mar Báltico, llamó a Londres a Coles, para supervigilar la construcción de balsas similares pero más sofisticadas. Coles había propuesto la construcción de una flota de barcos que tenían ciertas similitudes con las balsas y con cañones protegidos por corazas esféricas. Mas la guerra de Crimea llegó a su fin y con ella los planes de Coles.

"No obstante, él había saboreado el éxito como diseñador, y mientras estaba a media paga seguía obsesionado con la idea de la balsa como la plataforma estable de un cañón que casi no ofrecía blanco al fuego enemigo y su mente se ejercitaba sobre esa idea; pronto desarrolló un proyecto conjunto más ambicioso: la balsa se convertía en un barco de alta mar de perfil muy bajo; y el único cañón en varios cañones montados sobre una o unas plataformas móviles con su propia coraza convexa giratoria con ellos. Allí estaba plasmada la verdadera forma de lo que serían los barcos capitales... Coles patentó su barco "cúpula" y a partir de allí lo promovió con fanática perseverancia".

"Similares ideas eran desarrolladas por Ericsson en los Estados Unidos y ambos reclamaron y discutieron airadamente por algún tiempo la paternidad de la idea original. Parece haber poca duda de que la primitiva idea se les ocurrió simultáneamente a los dos, pero es imposible suponer que los progresos posteriores que ambos lograron, no produjesen una interacción".

Coles carecía del debido conocimiento de la estabilidad de los buques. Por tal razón encontró la fuerte oposición del Departamento de Construcciones Navales británico, el cual, no obstante sus objeciones a los buques diseñados por Coles, captó las ventajas del principio de los cañones montados en torres blindadas. La tecnología había avanzado tanto hacia 1860 que no era posible confiar aspectos tan delicados como el diseño y la construcción de un buque de guerra a un aficionado, por genial que fuese.

El Almirantazgo británico, desde el comienzo, advirtió las ventajas de la torre movible. Los cañones podían recorrer amplios ángulos sin necesidad de cambiar el rumbo del buque, operación indispensable en el caso del clásico montaje de los cañones en las bandas.

Las pruebas hechas en 1867, aplicando el invento de Coles en baterías flotantes, dieron brillantes resultados. Los buques que propugnaba eran de fácil construcción y económicos, cumplían con el ideal de llevar grandes cañones en barcos pequeños, debidamente acorazados.

Mientras tanto, en Norteamérica, tal como hemos dicho, otro de los grandes diseñadores navales, el sueco John Ericsson, notable por sus ideas innovadoras, proseguía en su esfuerzo por lograr el buque de guerra ideal. Más audaces, los norteamericanos recibieron con entusiasmo los inventos de Ericsson, llevándolos a la práctica. Hemos dicho que el gran sueco-americano había concebido, desde la época de la guerra de Crimea, las naves que después se llamarían **monitores.**

La amenaza de una inminente guerra civil estimuló el ingenio de Ericsson.

El 4 de octubre de 1861, el Gobierno de los Estados Unidos, que presidía Abraham Lincoln, contrató con Ericsson la construcción de su primer barco de esta clase. Su nombre: **Monitor,** sería dado a todos los que siguiesen los principios sentados por Ericsson y Cowper Coles. Fue lanzado al agua el 30 de enero de 1862 y puesto en servicio el 25 de febrero del mismo año. Desplazaba 987 toneladas y tenía una torre blindada con dos cañones Dahlgren de ánima lisa de 11 pulgadas de calibre. Como los otros monitores norteamericanos de su época, fue un barco costero y fluvial. El **Monitor** demostró su capacidad táctica en forma brillante el 9 de marzo de 1862, cuando en Hampton Roads, combatió victoriosamente al **Merrimac** o **Virginia.** "Ese día [—dice el Contralmirante E.M. Eller, U.S.N.—], el navío de línea pasó a la historia como la primera fuerza de las marinas de guerra".

Ericsson había logrado un barco de guerra extraordinario: su blindaje era inexpugnable; su artillería protegida y montada en una torre acorazada y móvil; tenía una altísima capacidad de fuego combinada con un campo de tiro revolucionario, ya que contra cañones montados en las bandas, casi estáticos, los cañones del **Monitor** podían concentrar sus fuegos a voluntad sobre babor o estribor, con ángulos que excedían los 200º. Es decir, casi sin maniobrar el buque, podían cubrirse los 360º del compás. A esas ventajas se añadía que, por su propia obra muerta, presentaba el **Monitor** poco blanco a los artilleros enemigos. Finalmente, su poco calado le permitía acercarse a tierra para propósitos ofensivos o defensivos a voluntad de su comandante. Otro aspecto sumamente interesante era su poco costo, ya que su precio había sido de US. $. 275,000.00, "una pequeña inversión para la creación de tan importante sistema de armamento". De sumo interés resultaban otros dos factores esenciales: el **Monitor** había sido construido en menos de cinco meses, y sólo requería una tripulación de 49 hombres. Lo soñado por Fulton y Paixhans había sido hecho realidad por Ericsson. Después del combate naval de Hampton Roads estas ventajas acreditaron la extraordinaria eficiencia del **Monitor.**

Pero, no obstante tan excepcionales características, tenía el **Monitor** serios defectos, secuela de cambios tan radicales en diseño e ingeniería naval. Sus condiciones marineras eran muy precarias, al extremo que era casi indispensable remolcarlo en sus travesías en alta mar. Navegando de New York a Chesapeake para la famosa batalla que lo inmortalizó, estuvo a punto de hundirse dos veces. Antes de cumplir su primer año de servicio, cuando era remolcado, en diciembre de 1862, se hundió frente al Cabo Hatteras, perdiéndose 16 tripulantes.

La propulsión a vapor de los buques, que les daba libertad en su accionar, recordó a algunos marinos, que las viejas galeras movidas a remos tenían como su arma más eficaz el espolón: luego el espolón era el arma adecuada para los nuevos buques, no sólo por su libertad de movimiento sino, también, por sus poderosas estructuras metálicas. Por eso los buques de la época adoptaron el espolón, y nuestros buques, de los que nos vamos a ocupar, también los tenían.

Poco después, el 20 de julio de 1866 la batalla naval de Lissa falsamente pareció confirmar el rol del espolón como el arma suprema. Circunstancias accidentales impidieron que los expertos reparasen en las graves deficiencias y peligrosas limitaciones del espolón, hoy tan claras, pues un buque a punto de ser espoloneado podía, súbitamente, por un acertado golpe de timón, convertirse en espoloneador.

Los aspectos navales de las guerras de Crimea y de Secesión de los Estados Unidos, plantearon hechos que debían servir de guía. Pronto estas experiencias y sus consecuencias teóricas orientaron a los marinos peruanos designados por el gobierno del General Juan Antonio Pezet, para seleccionar los buques de guerra que era preciso adquirir a fin de defender al Perú de las insólitas pretensiones de un diplomático y unos marinos hispanos, que con descaminada soberbia no supieron cumplir con las instrucciones del Gobierno de Madrid.

La llegada a nuestras costas, en 1863, de una expedición naval española, llamada científica, suscitó sospechas en el Perú. Lo que pudo ser dudoso, se definió con la ocupación de las Islas de Chincha por la escuadra española al mando del Almirante Luis Hernández Pinzón, el 14 de abril de 1864.

Ante esta situación el Gobierno Peruano, que tenía necesidad de tiempo para adquirir armamento, tuvo que entrar en negociaciones, pues no tenía elementos para enfrentar el ataque español. Debe recordarse que la fuente básica de nuestros ingresos fiscales estaba en las islas y depósitos guaneros, totalmente dependientes de quienes tuviesen el dominio de nuestros mares. Precipitarse a una declaración de guerra, haría más difícil aún la adquisición de armamentos, pues las grandes potencias productoras se negarían invocando los principios de neutralidad.

La situación interna se tornó muy tensa. Un grupo de patriotas exaltados, encabezados por los ex-Presidentes Castilla y Echenique, querían la guerra a toda costa. Lamentablemente, no recordábamos que un país que enfrente la posibilidad de un conflicto exterior necesita cohesión interna y disciplina nacional, que permita al gobierno accionar con soltura frente al enemigo potencial o cierto. Pero, esto, como tantas otras veces, no se logró.

No obstante, el gobierno nombró una comisión compuesta del Capitán de Corbeta Aurelio García y García y del Teniente 1º Miguel Grau, quienes viajaron en enero de 1864 a Europa, antes de la toma de las Islas de Chincha. Poco después los siguió como jefe de esa comisión el Capitán de Navío José María Salcedo.

Las instrucciones que llevaban los primeros comisionados eran adquirir una fragata blindada, construida de preferencia por Samuda & Penk o Samuda Brothers; también había el encargo de comprar dos fragatas de madera a vapor y vela. Después, al Capitán de Navío José María Salcedo, antiguo miembro de nuestra Armada, se le ordenó adquirir un monitor.

Posteriormente el gobierno del Perú, para ganar tiempo, intentó comprar los monitores **Monassir** y **Tousson,** mandados construir en los astilleros británicos de Laird Brothers por los Estados confederados en lucha con los unionistas norteamericanos. Mas la oposición diplomática de los Estados Unidos hizo imposible esta compra y la de otros buques de guerra.

Nuestros comisionados no tuvieron sino que cumplir sus instrucciones. El Capitán de Fragata Aurelio García y García firmó con Samuda Brothers el contrato de construcción de una fragata blindada, que se llamaría **Independencia.** Samuda se había distinguido en la construcción de vapores mercantes, pero sólo había fabricado un buque de hierro de guerra para la Marina Británica.

Por su parte, el Capitán de Navío Salcedo, cumpliendo las órdenes recibidas, contrató la construcción de un monitor con los famosos astilleros Laird Brothers. Este iba a ser nuestro inmortal **Huáscar,** que, según el historiador naval británico Fletcher, sería "por algunos años el más famoso buque de guerra en el mundo".

Ahora bien ¿cuáles eran las razones que llevaron al gobierno del Perú a ordenar tales adquisiciones?

En la década de 1860 las grandes marinas discutían mucho el buque de guerra ideal. La mayoría de los técnicos de la primera marina de la época, la británica, rechazaban los buques del tipo monitor por no encontrarlos adecuados para la navegación de alta mar. Aceptaban la propuesta de Cowper Coles, o sea, los cañones montados en torres blindadas, pero se oponían tenazmente a los cascos ideados por el revolucionario diseñador, que olvidaba los principios básicos del metacentro en su afán de bajar la obra

muerta en sus buques. Pero algunos oficiales de la Marina Real Inglesa eran ardorosos partidarios de los planes de Coles, y merecían el apoyo del público británico, de tan lúcida conciencia marítima. Entre ellos se contaba el muy influyente Príncipe Alberto, consorte de la Reina Victoria. Habiendo conseguido Coles formar una corriente a su favor en la opinión pública, el Almirantazgo tuvo que consentir que se construyese el buque propugnado por él.

En esa época era jefe de los ingenieros navales de la marina británica un talentoso diseñador naval, E. Reed, quien se opuso a la construcción del buque de Coles. Pero habiendo recibido órdenes superiores, tuvo que aceptar el nuevo buque. Para probar que no tenía nada que hacer con el mismo, ordenó a sus asistentes que, en ninguno de los planos que necesariamente debían pasar por el Departamento de Construcciones, cuyo Jefe era Reed, se usase la palabra **aprobado** aún para los menores detalles; lo más que podía escribirse era: "No hay ninguna objeción".

Razón tenía Reed en sus temores sobre las condiciones del buque de Coles, que se llamaría **Captain.** En su primera navegación, volviendo éste del Mediterráneo, naufragó en el Golfo de Vizcaya por efectos de vientos huracanados que lo volcaron con tal rapidez que muy pocos pudieron sobrevivir al desastre. Allí también pereció Cowper Coles. Era el año de 1870.

Como ya se dijo, el **Monitor** se hundió frente al Cabo Hatteras en 1862, sin haber cumplido diez meses en servicio y sin que pudiese atribuirse a un temporal la pérdida del famoso barco. Sólo bastó la mar guesa, habitual en esa zona. Con tan contradictorias experiencias, nuestros dirigentes navales en 1864, vacilantes ante una elección, prefirieron adoptar una solución ecléctica: comprar un buque de cada tipo. Es importante subrayar esta decisión, pues alguna vez hemos oído ponderar a Salcedo y deprimir a García y García, cuando ellos, en realidad, no hicieron otra cosa que cumplir disposiciones superiores. En favor de la fragata blindada convencional pesaba la experiencia de la **Numancia,** el primer buque blindado, que ante la expectación general, cruzó con facilidad el Atlántico y los difíciles canales del Estrecho de Magallanes.

Los astilleros de Samuda Brothers gozaban del prestigio de haber construido buques aptos para largas travesías. Cumplieron con entregar en la **Independencia** un excelente buque, que pocos años después sería, sin embargo, anticuado por la rápida evolución de la tecnología naval. Pero era un diseño aceptado y usado en Europa hacia 1865, cuando se hizo la compra.

La construcción del **Huáscar** fue encomendada a los astilleros de Laird Brothers, en Birkenhead, famosos por sus avances tecnológicos. En este caso la elección del gobierno de Pezet fue un verdadero acierto. Antiguos proveedores de la Marina Real Inglesa, Laird Brothers fueron los primeros en construir un buque de guerra de hierro a vapor. Habían ya producido dos moni-

tores para los Estados Confederados, y, también dos buques similares para la Royal Navy, los blindados **Scorpion** y **Wivern,** de 1827 toneladas, dotados de dos torres de dos cañones de 300 lbs. cada uno. Tenían, pues, amplia experiencia en este tipo de construcción naval.

Diseñó el **Huáscar** el genial y controvertido Cowper Coles. Quien debió de contar con el asesoramiento de los arquitectos navales de Laird, ya que el **Huáscar,** a pesar de su reducida obra muerta, resultó buque de excelente calidad.

Fue el **Huáscar** un buque de guerra de características sobresalientes y muy avanzado para su época. En él se cumplían eficazmente los principios sostenidos por teóricos como Paixhans, Coles y Ericsson. En el **Huáscar** se reunían las características definitorias de lo que la historia naval conoce como acorazados, las unidades claves de las escuadras, desde que en 1859 fue lanzada al mar la fragata francesa acorazada **Gloire,** hasta el hundimiento del acorazado japonés **Yamato,** el 7 de abril de 1945, por unidades aéreas de porta-aviones.

He aquí la descripción del **Huáscar,** tomada de la famosa revista inglesa **Engineering,** que el 4 de julio de 1879 decía lo siguiente: "Los peruanos ahora parecen tener sólo un verdadero buque poderoso en condición de servicio, el **Huáscar,** y como puede ser visto de nuestra anterior descripción de los dos blindados chilenos, es muy inferior a ellos. El **Huáscar** es un monitor acorazado construido por Laird Brothers, en Birkenhead... Es de 190 pies entre perpendiculares y 200 de eslora, 35 pies de manga y 19 pies 9 pulgadas de puntal. El tonelaje de su construcción es de 1,101 y una potencia teórica de 1,500 caballos de fuerza. Su calado es de 15 pies 6 pulgadas y su velocidad máxima se dice que es de 12 nudos cuando sus calderas están en buenas condiciones y sus fondos limpios. Su velocidad usual en buenas condiciones de trabajo es probablemente de no más de 10½ a 11 nudos. Está propulsado por una sola hélice. El **Huáscar** tiene un aparejo de dos mástiles, el palo de trinquete es de trípode siguiendo el principio del Capitán de Navío Coles para poder desmontarlo rápidamente en caso de combate, dando más libertad al uso de los cañones. La altura de su obra muerta o cubierta sobre el mar es de alrededor de 5 pies. Lleva dos cañones Armstrong de 300 libras montados en una torre, que es protegida por una coraza de hierro de 5 pulgadas sobre un refuerzo de teak de 14 pulgadas. Sus bandas están protegidas por una coraza o blindaje de planchas de 4½ pulgadas de espesor en el centro del buque, disminuyendo el blindaje a 2½ pulgadas en las extremidades, las que también están montadas sobre teak de 14 pulgadas de espesor. Tiene una torre de mando blindada en forma exagonal detrás de los cañones principales, desde donde el barco debe ser dirigido en combate; las entradas de la cubierta están protegidas por planchas de 2 pulgadas, que también protege escotillas y lumbreras. El **Huáscar** —decía el experto inglés— es un buque de hierro, y en el tiempo en que

fue construido fue el más perfecto en todos sus elementos de defensa y en su disposición interna".

Otra fuente agrega: "El casco de hierro dividido en secciones por cuatro mamparos que le daban zonas estancas, con ariete... Torre giratoria de 30 pies de diámetro interior, de 5 pulgadas de espesor y reforzada con 14 pulgadas de teak".

Los cañones del **Huáscar** salieron de la prestigiosa firma Armstrong, y eran rayados y de avancarga. Pueden considerarse los mejores de la época en 10 pulgadas de calibre. Aunque hacia 1865 se fabricaban cañones de retrocarga, eran éstos imperfectos, inseguros y lentos. Por ello las grandes marinas habían optado por los cañones de avancarga, especialmente para los de grueso calibre. Factor de mucha importancia contra los de retrocarga era, que sus imperfectos mecanismos de cierre no sólo los exponían a la explosión de sus recámaras, sino, también, a los escapes de gases que hacían perder la velocidad a los proyectiles, disminuyendo su alcance y capacidad de perforación, particularmente valiosa en el caso de combate contra buques blindados.

El tipo de los cañones del **Huáscar** y de la **Independencia** estaba en boga en la marina británica. Tenían un tubo o ánima de acero reforzado por un zuncho en espiral montado en caliente. Sólo en el año 1880 Inglaterra volvió a usar en los cañones de grueso calibre el sistema de retrocarga. También presentaba el **Huáscar** una innovación importante: la rueda del timón de combate se accionaba en el interior blindado del buque, en la segunda cubierta, inmediatamente debajo de la torre de mando, permitiendo al comandante del buque dar sus órdenes directamente.

La torre de los grandes cañones era patente de su diseñador: Coles. Descansaba y giraba sobre roletes ubicados en la segunda cubierta, desde donde la ronza se hacía manualmente, sin riesgo mayor para los tripulantes encargados de la tarea. Los cañones, que como hemos dicho fueron de avancarga, mientras el **Huáscar** perteneció a nuestra escuadra, se cargaban en el interior de la torre. Disponían en cada banda de campos de tiro de 135º, teniendo sólo como sectores muertos 40º hacia proa, donde los disparos eran impedidos por el castillo, y 50º hacia popa donde se situaba la torre de mando. Esto es, sobre los 360º del compás, se disponía de un campo de tiro de 270º, contra un sector muerto de 90º, logro extraordinario en 1864.

El sistema de propulsión del **Huáscar** consistía en una máquina de 1,500 c. de f. de dos cilindros, impulsada por cuatro calderas horizontales, dos de cuatro fogones y dos de tres, que trabajaban a una presión máxima de 30 lbs. por pulgada cuadrada. Tenía la máquina del **Huáscar** la ventaja de ser compacta y de ubicarse bajo la línea de flotación, lo que le daba mayor protección, reducía los pesos por alto y permitía que la hélice quedase totalmente sumergida. Sus pañoles carboneros tenían una capacidad de 300

toneladas, lo "que le daba una autonomía de 7½ días de navegación a toda fuerza, 10 días a 10 nudos, 12 días a 9 nudos y 15 días a 5 nudos con los fondos limpios".

Las nobles características del **Huáscar** quedaron demostradas desde su primera travesía entre Inglaterra y el puerto francés de Brest. A pesar de un exceso de carga de cien toneladas y de una tripulación novicia, que acababa de tomar contacto con el flamante buque, quedó probado, como dice un cronista inglés de la época, "que era un excelente buque marinero, de gran flotabilidad y que se deslizaba fácilmente, aun cuando tenía que dar su banda a un fuerte mar. El **Huáscar** pudo navegar en el Canal de la Mancha en plena tempestad, "manteniendo su estabilidad como un buen buque de alta mar". El periodista británico concluye su nota con el siguiente comentario: "De allí que la prueba del **Huáscar** durante el mal tiempo que hemos tenido en el Canal, estando sobrecargado y calando indebidamente, ha sido la más satisfactoria, y evidencia que un barco acorazado aun de pequeño tamaño puede ser construido sobre los principios de la torre del Capitán de Navío Cowper Coles y combinar la velocidad con cualidades marineras de primer orden, llevando al mismo tiempo un armamento más efectivo y más pesado que buques de cualquier otra construcción".

La navegación de los dos blindados desde puertos europeos al Pacífico Sur, demostró su alta calidad y la clase de la oficialidad peruana que los condujo. Debemos recordar que estos buques se cuentan entre los primeros blindados que hicieron tal travesía.

Lamentablemente no llegaron a tiempo para enfrentar al **Numancia.**

La escuadra peruano-chilena, con el **Huáscar** y la **Independencia,** más sus antiguos buques de madera, a los que ya se habían agregado las dos excelentes corbetas de esa clase adquiridas en Francia al famoso constructor Voruz, muy marineras, veloces y armadas con doce buenos cañones rayados de 70 lbs. cada una, hubiera podido enfrentarse en buenas condiciones a la escuadra española de Pareja y Méndez Núñez.

En conjunto, las acertadas compras efectuadas por el gobierno del Perú para enfrentarse a la escuadra española en el Pacífico, le permitieron alcanzar el objetivo principal: obligar a los españoles a retirar sus buques de guerra, ante la evidente amenaza de las fuerzas navales peruano-chilenas, ahora equilibradas a las atacantes, y contando con la ventaja de un mejor servicio logístico gracias a la proximidad de sus bases.

No se contentó el Perú con esos esfuerzos, y ya durante el gobierno de Pezet, en el Callao, en la Maestranza Naval de Bellavista, se construyó un buque, el monitor **Victoria,** que rindió efectivos servicios en el combate del 2 de mayo de 1866. Las piezas del **Victoria,** como acabamos de decir, fueron construidas en nuestra Maestranza de Bellavista y el buque ensamblado en

la playa chalaca. "Netamente chalaco", lo llama el marino e historiador naval Rosendo Melo, que luchó en ese glorioso día. Melo agrega: "prodigio mecánico, prodigio por haberse improvisado sin otros elementos que el entusiasmo de los hermanos Ramos y de algunos comerciantes y obreros poco prácticos".

El **Victoria,** de aproximadamente 300 toneladas, muy cargado de madera, revestido de rieles de acero y débilmente propulsado por una máquina de locomotora, llevaba al centro una torre giratoria de acero y en ella un cañón rayado de 68 lbs. Entre la superficie de su cubierta y la del mar no mediaban sino 60 centímetros. Se había construido en la playa norte, trabajando los operarios día y noche en la obra, la que llegó a absorber los anhelos del pueblo del Callao. "La fiesta de su lanzamiento fue un suceso y tal vez nunca mayor cantidad de gente se había reunido en esa playa". Aunque el escaso andar que desarrollaba entorpecía la eficacia de su espolón y por el ajuste defectuoso de sus costuras embarcaba agua en abundancia cuando disparaba su cañón o lo sacudía el oleaje. En el "remanso del río" que hace la bahía del Callao y al frente de barcos de madera, era una boca de fuego emplazada a ras del agua, movilizable y por estas condiciones de gran aprovechamiento.

Su eslora era de 150 pies; manga de 30 pies y puntal de 17. Calaba en proa 12 pies y en popa 13. Su casco era de madera revestido en cobre y en parte blindado. Blindada también era su obra muerta con planchas de fierro de 3 líneas, blindaje que a su vez era protegido por rieles convenientemente inclinados para hacerlo indemne a las balas esféricas y livianas de la artillería de las fragatas españolas, con la única excepción de los proyectiles del blindado **Numancia** que sí podían perforarlo: en cambio su cañón rayado, capaz de disparar balas ojivales y granadas, lo hacía temible a los buques españoles de madera.

Si en Norteamérica los sureños secesionistas en 1861 hicieron de una fragata de madera un barco blindado con una casamata, buque que se ha inmortalizado en la historia con los nombres de **Merrimac** o **Virginia,** el primero que probó la predicción de Dupuy de Lome, de que un blindado sería entre los buques de madera lo que el león en medio de un rebaño de ovejas, cosa similar hicieron los marinos peruanos con la goleta de madera **Loa,** a la que dotaron de una "coraza de rieles... dispuesta en planos convenientemente inclinados, lo que la hacía a la goleta convertida en monitor indemne para la bala esférica y liviana de la artillería enemiga y, en cambio, —nos dice el Capitán Melo— las fragatas españolas, todas de madera, exceptuada la **Numancia,** eran fácilmente vulnerables por los proyectiles de la colisa de 110 libras que tenía el **Loa,** a proa".

El **Loa** desplazaba 648 toneladas con una máquina de 200 caballos. Sus dimensiones fueron: 165 pies de eslora; 26 de manga y 25 de puntal. Calaba 20 pies a proa y 21 a popa. Tenía una casamata que protegía su

obra muerta y dentro de ella, a proa, un cañón rayado de 110 lbs. y a popa otro de 32.

Estos dos pequeños **monitores,** combatieron eficazmente y cumplieron satisfactoriamente su deber en el combate de 2 de mayo, no sufriendo sino abolladuras menores. Un disparo del **Victoria** contra la goleta española **Vencedora** fue el que cerró el combate. Lamentablemente, el mal estado en que quedó la máquina del **Loa,** por el esfuerzo hecho en desencallar en el Boquerón, le impidió atacar a los maltrechos buques españoles en la noche del 2 de mayo, cosa que días antes, el 28 de abril, había intentado tratando de combatir a las fragatas **Resolución** y **Blanca,** las que gracias a su mayor andar se retiraron, reuniéndose con la escuadra de Méndez Núñez; en esa oportunidad "iba a bordo de este buque, el **Loa,** el Dictador Prado". Razón tuvo el historiador naval español Teniente de Navío Pedro de Novo y Colson, que combatió en el Dos de Mayo, cuando escribió: "No es posible negar que los peruanos se batieron bizarramente. Numerosos rasgos de heroísmo y temerario valor realizaron. . .".

Sensatas y atinadas fueron las decisiones de darle un blindaje a la goleta **Loa,** barco pequeño e indefenso frente a las fragatas de madera españolas, pero que con su improvisada defensa y dos cañones de potencia adecuada, conseguía ser eficaz contra los barcos de madera españoles; así como construir el **Victoria,** fruto de la actividad e ingenio creativo de los hermanos Ramos y del personal de la Maestranza Naval de Bellavista.

Mención aparte merece la desacertada adquisición de los monitores estadounidenses **Oneota** y **Catawba,** que en nuestra Armada se llamaron **Manco Cápac** y **Atahualpa,** respectivamente. Estos buques fueron construidos para la Marina de Guerra de los Estados Unidos por las empresas Alex Swift & Co. y Niles Works, de Cincinnati, Ohio. La embarcación y maquinaria fueron diseñadas por el propio John Ericsson pero su finalidad era prestar servicios de defensa costera o fluvial, y no para ser usados como buques de alta mar.

Sus características principales fueron: eslora 225 pies; manga 43 pies 3 pulgadas; puntal 13 pies 4 pulgadas y calaban aproximadamente 11 pies 6 pulgadas. Desplazamiento 2,100 toneladas; sus máquinas,dos Ericsson horizontales de 320 caballos de fuerza, movidas por dos calderas. Tenían una hélice de 13 pies de diámetro. Sus carboneras llevaban 150 toneladas, lo que les permitía navegar 5 días, y como su velocidad ideal máxima era de 6 nudos, sólo tenían una autonomía teórica de 600 millas.

Los cascos de estos monitores eran una curiosa combinación de hierro y madera. El blindaje de sus cascos eran 5 láminas de hierro de una pulgada de espesor cada una, entre las que se intercalaba madera. Las torres de los cañones, movidas a vapor, eran de diseño excelente, estaban protegidas por láminas de hierro que en conjunto tenían 10 pulgadas de espesor. En ellas iban dos grandes cañones Dahlgren de fierro fundido, de 15 pulgadas

de calibre, de avancarga, de ánima lisa y balas esféricas, y ya eran muy atrasadas en 1869, fecha en que iniciaron desde New Orleans su larga y accidentada odisea hacia el Perú. Estos cañones eran muy inferiores a los del **Huáscar,** los que a pesar de su menor calibre, teniendo ánimas de acero y siendo rayados, podían disparar proyectiles de los tipos más avanzados y usar las pólvoras más potentes, factores que contribuían a una mayor precisión en el tiro, mayor velocidad inicial y mayor fuerza de penetración.

La adquisición de los monitores se hizo en Lima en octubre de 1867, pero en forma precipitada, comprensible si se piensa que no eran pocos los que preveían la posibilidad de que volviesen los españoles a atacar nuestras costas. Otros creían conveniente medidas preventivas, como operar contra las posesiones españolas de Cuba y Filipinas, pero para cualquiera de esos fines no eran adecuados —ni remotamente— los monitores de la clase **Canonicus,** a la que pertenecían el **Manco Cápac** y el **Atahualpa.**

Los inconvenientes fueron advertidos con claridad por oficiales de nuestra marina. Los informes de los comandantes Juan G. More, Camilo Carrillo y Julio Tellería, indican serios defectos en los dos monitores, y anticipan los graves problemas que se presentarían cuando navegasen. Los encontraban poco marineros, quejándose de que la construcción mixta, esto es una estructura de hierro con baos de madera, los debilitaba. Carrillo anota que se balanceaban en "forma desagradable", claro indicio de su mala estabilidad.

Varios cambios de jefes de la misión naval peruana parecen indicar inconformidad con la adquisición. Ello resulta comprensible, pues ya para la navegación tuvo que disponerse que los monitores fuesen remolcados. Hubo que incurrirse en nuevos gastos para adquirir los buques adecuados a este fin: el **Marañón** y el **Reyes.** La compra se llevó adelante, con un grave daño a nuestra Marina, pues estos monitores, por lo menos para los profanos, tenían las apariencias de buques poderosos. Piénsese que eran en su época, con mucho, los buques que tenían los cañones de mayor calibre en el Pacífico Sur. No obstante, por sus malas condiciones nunca prestaron los servicios de buques de guerra.

El Capitán Rosendo Melo al referirse a ellos dice: "Dos buques de andar lento, poco marineros, malsanos, estrechos, incómodos, construidos para operar en aguas fluviales... Para que pudieran navegar se les hizo rompeolas en las bases de las torres centrales y altas brazolas en las escotillas, que en casos precisos se cerraban herméticamente, quedando sólo abiertos los ventiladores, precaución muy justificada...", pues la cubierta de los monitores, según el informe del comandante More, a proa estaba a 21 pulgadas sobre la línea de flotación, al centro a 9 y a popa a 20. De más está decir que no se requería de mar gruesa para que las aguas barriesen constantemente la cubierta de estos originales buques.

A estos monitores se les dotó de mástiles con un aparejo de goleta con "pequeño velamen, el que —según Melo— más que a la propulsión contribuía a mantener la estabilidad".

Ambos buques partieron de New Orleans rumbo al Callao, el 12 de enero de 1869. Llegaron a su destino, después de una accidentada y difícil navegación, el 11 de mayo de 1870. Habían necesitado 16 meses para viajar de Estados Unidos al Perú.

Todos los testimonios inciden en que fue una verdadera hazaña de nuestros oficiales navales conducir a los inaparentes **Manco Cápac** y **Atahualpa** en la larga travesía de una de las más difíciles rutas marítimas, con tripulaciones colecticias de la más baja condición y sin infantería de marina para respaldar su autoridad. Por eso dice con razón nuestro historiador naval, el comandante Vegas García: fue sensible "ver gastada tanta energía y tanta pericia sin resultado verdaderamente positivo para la Marina Nacional", pues estas baterías flotantes nunca llegaron a servir como buques de guerra, ya que al poco tiempo de llegados, sus notorios defectos de construcción los fueron inhabilitando rápidamente.

Del estudio de los hechos que conciernen a las adquisiciones de esos años, comprobamos que éstas siempre se efectuaron en pleno conflicto o en vísperas de una guerra inminente y que, igualmente, nunca llegaron a tiempo. Asimismo, observamos que en esas condiciones algunos proyectos de adquisiciones se frustraron por presiones diplomáticas o aduciendo principios de neutralidad, o que todas estas circunstancias forzaron a comprar buques inadecuados o pagados a precios exorbitantes.

Las consecuencias de la reflexión histórica nos inducen a concluir que nuestras adquisiciones deben obedecer únicamente a las necesidades de la Marina para cumplir su misión y que las características de buques y armamentos deben ser determinadas oportunamente por los organismos técnicos. Sería negligencia imperdonable esperar el conflicto o la crisis para contar con armamentos. No basta reunir los elementos materiales, sino que, tanto o más importante, es tener los hombres debidamente capacitados y entrenados para usar eficientemente esos elementos. Ello sólo se conseguirá cuando se disponga de una adecuada marina y de un personal cuidadosamente preparado mediante constantes ejercicios, que permitan el aprovechamiento óptimo del material. Felizmente la Marina de Guerra del Perú así lo comprende y lo practica.

Para terminar deseo agradecer con toda sinceridad a los doctores Félix Denegri Luna, por su valiosísima ayuda para hacer posible esta presentación, y Héctor López Martínez por su invalorable recopilación de datos relativos a nuestros monitores; también al Reverendo Padre Armando Nieto por sus oportunos y sabios consejos para la elaboración de este trabajo.

## DISCURSO DEL DR. JOSE AGUSTIN DE LA PUENTE CANDAMO

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha convocado a la sesión pública que ahora nos congrega para recibir de manera formal como su miembro de número al Vice-Almirante don Luis Ernesto Vargas Caballero, quien en obedecimiento a viejas tradiciones académicas se incorpora hoy a la vida y a los propósitos de esta Casa. En su nombre, por encargo de la Presidencia, que agradezco, me corresponde saludarlo y darle la bienvenida.

En el Almirante Vargas Caballero esta Corporación recibe con verdadera complacencia a un ilustre oficial de nuestra Marina de Guerra y a un ciudadano que ha postulado en altas funciones directivas de la República la vigencia de la libertad y del derecho a la discrepancia, sin los cuales las tareas del espíritu se transforman en empeños engañosos y estériles.

Pero hay algo más; nuestro colega está comprometido con este Instituto desde los días en que era sólo ilusión en un grupo de hombres amantes de la marina y de la historia nacional. Nuestro recipiendario cuando desempeñó con prestancia el Ministerio de Marina aprobó la creación de este Instituto, más tarde le dió valor legal al Reglamento y recibió a la primera Asamblea de sus miembros de número.

Y hay algo profundo que enlaza las afirmaciones anteriores. Es la visión del pasado como elemento irrenunciable de la vida en todas sus horas, es la noción total e integradora del Perú; es, en fin, el convencimiento de cómo el nacionalismo deja de ser declaración verbalista sólo cuando se apoya en una sólida y veraz conciencia histórica.

Y esta es la idea que en el campo de la historia marítima preside la vida de este Instituto e inspira la decisión del Almirante Vargas Caballero al darle forma legal al proyecto naciente.

En suma, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ofrece esta noche un asiento en sus deliberaciones no sólo a un oficial distinguido de la Marina, no sólo a un hombre con altas calidades profesionales; recibe a un peruano que afirmó en circunstancias diversas, y siempre con claridad, la personalidad histórica del Perú, nación enraizada por el rumbo de lo mestizo —por el rumbo de lo hispano, indígena, mestizo, criollo, como afirma Basadre— en el mundo cristiano y occidental de la vida y de la cultura.

Desde otro ángulo hay un tema que esta noche importa enaltecer y que se advierte en este acto y que es fruto maduro de una tarea antigua. La colaboración de oficiales de marina con serio conocimiento de la historia y con profunda vivencia nacionalista, con civiles que dedicamos buena parte de nuestra vida a la investigación y a la enseñanza de la historia del Perú, es aquí un hecho significativo del cual es ya testimonio la Historia Marítima.

Y esta colaboración tiene un fundamento teórico en la común visión de la historia, y encuentra, asimismo, en actitudes concretas y en hipótesis diversas, múltiples confirmaciones.

El hombre de mar por su vinculación con el comercio y con el transporte, por su dominio de la geografía y del denso mundo científico y técnico de la hora actual, el hombre de mar, en fin, por la serenidad que viene tal vez de su contorno y paisaje aquí y en otras latitudes, siempre ha desarrollado un diálogo fecundo con la persona dedicada a las tareas civiles.

¿No son acaso múltiples los hombres que en nuestro país han servido a la Marina con su dominio del ambiente físico y disciplinas afines? Y ¡cuánto le debe la geografía del Perú, en el estudio de nuestro litoral, en el estudio de nuestras bahías y puertos y derroteros y en la afirmación de nuestro dominio amazónico, a los hombres del mar!

No olvidemos que Bartolomé Herrera reconoce entre sus alumnos a hombres que más tarde desempeñan altas funciones en la Marina; está en nuestra memoria que Ricardo Palma se incorpora a la vida de la Escuadra y que Miguel Grau, cercano amigo de Manuel Pardo, es Diputado por Paita en una expresión más de su voluntad de servir al país.

Hay pues un viejo signo que preside este consorcio de hombres con vocaciones diversas, mas, que siguen un rumbo común de servicio a la República en estos quehaceres de la historia; que no son pueriles afanes nostálgicos, ni frívolos pasatiempos, sino una de las formas más serias de trabajar por el mejor conocimiento del Perú y por la nítida precisión de su propia identidad.

El discurso que el Almirante Vargas Caballero ha preparado para esta circunstancia y que hemos escuchado con vivísimo interés es una confirmación más de todo lo expresado anteriormente.

El estudio sobre los Monitores en su origen histórico y técnico; el análisis de los avances científicos que presentan; las diversas finalidades que analiza en este tipo de embarcaciones; los esfuerzos del Perú por la adquisición del Huáscar y otras unidades, todo esto y mucho más representa un aporte a nuestra historia marítima de la segunda mitad del siglo XIX y un aporte muy singular al conocimiento del buque nuestro más famoso.

Hemos atendido, por qué no decirlo, con deleite y emoción a las bellísimas descripciones técnicas del Huáscar donde el lenguaje muy sobrio de los números y del vocabulario marinero nos permite evocar con la memoria y el afecto las hazañas de este buque singular y de su Comandante, en 1879.

Hablar del Huáscar es de manera implícita o expresa hablar de Grau. El dominio que él adquiere sobre su buque, los límites y las posibilidades que él mejor que nadie conoce, crean una identidad feliz entre nuestro Gran Almirante y el Monitor, fruto de la calidad humana y del alarde técnico.

Dice Grau, con sencillez, en fraterna carta a Carlos Elías, su compadre, desde Arica, el 20 de setiembre de 1879: "Yo abrigo la vanidad de creer que ninguno maneja el "Huáscar" como yo, y en este concepto, no encuentro otro que me reemplace; que conozca las cualidades y defectos de este buque; circunstancia que influye principalmente en el éxito de un combate".

Interesantísimas en el discurso las referencias a las calidades del Monitor y a los empeños para adquirirlo. Igualmente valiosas las reflexiones sobre los criterios generales que deben presidir semejantes negociaciones.

De este estudio se desprende una reflexión más que interesa anotar. Me refiero al aporte que al mundo de la historia marítima puede ofrecer el oficial de marina que al conocimiento de nuestra historia suma el dominio profesional, científico, sobre armamento, buques, navegación. Los civiles que integramos este Instituto recibimos con alborozo monografías como ésta sobre los Monitores, y esperamos con ilusión que oficiales de Marina sigan y perfeccionen la preocupación por la historia que en este siglo, para citar sólo a los ausentes, encarnan Melo, Stiglich, Vegas García y en los últimos años Julio J. Elías, que tanta ilusión tiene en estos afanes y que colabora desde las viejas reuniones en el Centro Naval, con lo que aún parecía el espejismo de la Historia Marítima, y aporta su sólido conocimiento erudito y su rica y franca personalidad. Ahora, por justicia y con afecto, evoco su memoria.

A este Instituto como ente dedicado al fomento y a la divulgación de la Historia Marítima del Perú y a la afirmación, asimismo, de la conciencia marítima entre los peruanos, le corresponde en la hora presente, como en cualquier otro instante de nuestra vida, una urgente tarea que aúne la minuciosa erudición y el cuidado analítico del dato con la interpretación veraz.

Es propósito fundamental de este Instituto coadyuvar a la afirmación de la personalidad del Perú. La personalidad de un pueblo viene de la historia y se configura en múltiples formas de conducta, y pueden darse en ella ilusiones transitorias, mas importa enaltecer los objetivos permanentes y las raíces intangibles que sin verbalismo y sin ocultamiento debemos subrayar para fortalecer en los peruanos el sólido nacionalismo que antes mencionaba.

En la línea del peruanismo viejo debemos recoger desde Garcilaso en el siglo XVII esa noción del Perú clásico que el Inca descubre en el Cuzco en las tertulias familiares y en la propia vivencia personal, que une en su espíritu y en su conducta las tradiciones prehispánicas y los aportes españoles, anuncio de la nación mestiza, más clara y cercana a los hombres de la Independencia como Unanue, Viscardo o Túpac Amaru y que a mediados del siglo XIX Bartolomé Herrera define con precisión ideológica.

Esta la propia identidad del Perú. País paradójico en su geografía, con múltiples variantes sociales, con fuertísima tradición unitaria en lo político, encuentra su idiosincrasia, su estilo, en el mundo mestizo, biológico y espiritual, que no puede ser un tópico, y sí debe transformarse en una con-

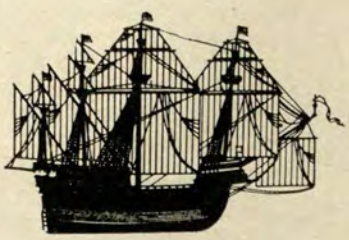
ciencia alegre y en el gran proyecto nacional. Proyecto nacional que significa perfeccionar el mestizaje, que no es concepto simple o unitario, sino amplia variedad sobre un común denominador de mezcla racial y de una nueva formación cultural.

La vocación del Perú no se halla en fortalecer matices o diferencias culturales existentes en todos los pueblos. La vocación del Perú reside en la voluntad de reafirmar nuestro destino como mosaico de razas y encuentro de culturas, que han alumbrado con esfuerzo un modo de ser que no encuentra otra clave o rumbo que éste del ser mestizo, que en nuestro siglo han estudiado con diversa perspectiva, pero con radical coincidencia, José Uriel García en "El nuevo Indio" y Víctor Andrés Belaunde en "Peruanidad"; que afirma Riva-Agüero en el encomio del pueblo quechua y en el enaltecimiento del conquistador español y que estudia Basadre en la experiencia histórica peruana.

En la interdependencia que es nota de nuestro tiempo; en la simultaneidad de información que viola los límites geográficos; en los propósitos de integración regional de nuestros días; el pueblo que descuide el conocimiento de su historia, que niegue el pasado por frivolidad o por interés, o que permita por prejuicios intelectuales el falseamiento de la verdad histórica o el análisis de ella con categorías de la hora actual, sufrirá terrible quebranto, y el posible desarrollo económico o el posible adelanto material disgregarán aún más una sociedad que negó su pasado y que aceptó pasiva su aniquilamiento espiritual.

La Nación se defiende no sólo en las fronteras, obra de la historia, no sólo en el legítimo acatamiento a sus símbolos; se la afirma y acrecienta en el resguardo de la verdad histórica, y en el combate ideológico, señal de nuestro tiempo.

El acto de esta noche y el sólido discurso que hemos escuchado al Almirante Vargas Caballero, quiera Dios fortalezcan en nosotros el firme convencimiento de cómo uno de los mejores modos de servir al Perú, es el estudio de su historia y la divulgación de su verdadera personalidad.






80
101


80
101

# *Los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva-Agüero, Porras y Bustamante y Rivero sobre Grau. Un ensayo de sociología histórico-literaria* *

**Jorge Basadre**

No son ficticias frases de protocolo las que ahora digo cuando expreso mi viva gratitud por el honor que me confiere el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Va como testimonio de este reconocimiento no un conjunto de palabras apresuradas, sino un serio discurso de corte académico, para cuya longitud ruego paciencia. Haré, lo más rápidamente posible, un ensayo en torno a algunos —sólo algunos— autores que han contribuído, al lado de muchísimos otros, a forjar la imagen histórica de Grau.

El primero de dichos textos es el del sermón de Monseñor José Antonio Roca y Boloña en la Catedral de Lima el 29 de octubre de 1879.

Después de la primera generación ochocentista de clero liberal simbolizado por Rodríguez de Mendoza y el Luna Pizarro juvenil, después también de la segunda generación cuyo sello distintivo quiso Bartolomé Herrera fuese la doctrina de la soberanía de la inteligencia, apareció una tercera generación desde finales de los años 860 hasta el primer decenio de nuestra centuria. Allí estuvieron dos grandes amigos de toda la vida: Manuel Tovar, de muy humilde origen, y José Antonio Roca y Boloña, proveniente de una rica familia de la alta burguesía. Les tocó discutir, en nombre del catolicismo ultramontano y vaticanista, con los personeros de un liberalismo ya muy mitigado después de las grandes y encendidas polémicas de 1854, 1856 y 1867. La década de los 870 trajo en Lima el florecimiento simultáneo de varios periódicos caracterizados por su gran formato y por su alto tiraje, mucho más leídos que sus predecesores como órganos informativos y como instrumentos para la orientación popular. Aquellas salas de redacción no fueron como las de nuestro primer siglo XIX trincheras o barricadas, sino cátedras y tribunales. Correspondieron a una época próspera y fecunda en el periodismo capitalino tan injustamente vilipendiado en nuestros días. Desde el diario **La Sociedad** Roca, Tovar y otros, con su firma o desde la penumbra de lo no firmado, que en los periódicos modernos suele producir a veces joyas sin marcas de fábrica,

(*) Discurso leída en el acto académico celebrado el 24 de octubre de 1977.

dignas de las antologías como un romancero anónimo, se enfrentaron a Miró Quesada, Carranza, Pazos, del Valle, Aramburú, los Chacaltana y demás colaboradores en **El Comercio, El Nacional, La Opinión Nacional, El Heraldo.**

Entre los temas de su discusión estuvieron la infalibilidad del Papa y otras doctrinas del Concilio Vaticano I y la unidad italiana obtenida gracias a la ocupación de Roma en 1870. A veces el debate se trasladó a la Universidad de San Marcos, donde Tovar y Roca y Boloña polemizaron, en más de una oportunidad, con dos médicos, José Casimiro Ulloa y Celso Bambarén. Este último se jactaba de ser enemigo personal de Jesucristo.

El prestigio de Roca y Boloña como orador y escritor lo llevó a la Academia de la Lengua y atrajo hacia él la atención reverente del gran público. Fue autor de numerosos sermones y panegíricos propios de su rango eclesiástico, y también su voz sonora de riquísimos tonos fortificó, alimentó en momentos de penuria el sentimiento nacional, por ejemplo en las exequias del héroe José Gálvez Egúsquiza en 1866, ante los despojos mortales del Presidente Balta en 1872 y en 1878 tras del asesinato de Manuel Pardo.

La amistad que ligó a Roca y Boloña y Grau fue muy antigua e íntima. No faltan quienes aseveran que hubo entre ellos la relación de confesor a confesado. **El Comercio** del 25 de julio de 1934 publicó un grabado con una imagen de Santa Rosa, regalada por este sacerdote, que el comandante del **Huáscar** llevó a un lugar preferente en su cámara. Su dedicatoria, a la vez pesimista y afectuosa, dice así: "Miguel: Que esta santita nuestra te acompañe y si no te regresa con vida que te traiga lleno de gloria". La estampa presenta cinco perforaciones de bala y está manchada con sangre. Perteneció más tarde a Rafael Grau por donación de su propia madre y, luego, a la señora Elena Price de Grau.

No extraña, pues, encontrar a Roca y Boloña en la ceremonia efectuada en la Catedral de Lima a sólo tres semanas de la batalla de Angamos con motivo del duelo nacional ordenado por el Congreso. Fue uno de los más famosos entre los sermones que integran la obra de ese gran orador. De acuerdo con lo que ocurriera en anteriores grandes ocasiones y mucho más aún, estuvo él movido por una honda emoción patriótica con olvido total de recientes y menudos debates doctrinarios, pues lo que ansiaba entonces era la unión de todos los peruanos. El cálido estilo sostenido por epítetos redundantes tuvo mucho de las modulaciones de un órgano y hace recordar a la música de las misas tradicionales, hoy desterrada por las nuevas generaciones. Diríase que estamos frente a una liturgia musical, también con algo de las melodías ricamente movidas del canto gregoriano, como en una misa de difuntos donde el **Kyrie** es severo acatamiento a la voluntad de Dios, el **Agnus** expresa humildad y el **Credo** majestad.

Hoy se otorga gran importancia al exordio del discurso de valor histórico y se le llama la codificación de la ruptura del silencio y de la lucha con-

tra la afasia. Roca y Boloña llegó a ser famoso por lo sorprendente o lo inesperado de sus exordios. Aquí se atrevió a ir a una síntesis audaz, ya que trasportó a las frases de obertura palabras a las que lógicamente hubiese correspondido ser las epilogales. Empezó diciendo así: "El Infortunio y la Gloria se dieron una cita misteriosa en las soledades del mar sobre el puente de la histórica nave que ostentaba nuestro inmaculado pabellón tantas veces resplandeciente en los combates".

Como lo hiciera otras veces, procuró Roca y Boloña en su texto que no lo cegara el cariño y que no lo perturbase la pasión; y, fiel al precepto clásico, quiso ser el más amigo de sus amigos, en este caso Grau, y al mismo tiempo un inflexible amigo de la verdad histórica tal como la entendió.

En este sermón, como en otras de sus piezas oratorias, funciona una caudalosa lengua emocional organizada, como dicen los lingüistas, en zig-zag o en diente de sierra, ya que junto a la exaltación de tipo nacional aparece lo que se llama un paragramatismo, es decir un discurso dramatizado con párrafos dobles acompañados por citas bíblicas, interrogaciones y exclamaciones, apóstrofes a Dios, a la Patria y a los caídos en la lucha. Todo esto, al lado de la narración sintética y objetiva de las hazañas del **Huáscar** y la referencia a algunos rasgos de su jefe. Así, por ejemplo, la caridad que salvó, vistió y alimentó a los náufragos de la **Esmeralda;** la notable carta a la viuda de Prat, episodios no conocidos como las recomendaciones en favor de los prisioneros confinados en Tarma a fin de que se les auxiliase en lo que hubiera menester, obligándose él a satisfacer el dispendio con su propio y escaso peculio; los esfuerzos para atribuir las hazañas del monitor a todos los que lo tripulaban; el aplazamiento en el uso de las insignias de la alta clase que el Parlamento le otorgó, pues no quería abandonar el comando de la nave a la que le unían tan numerosos recuerdos y el más íntimo afecto. En esta última referencia Roca y Boloña aludió incidentalmente a una de las características del **Huáscar.** El barco, el jefe, los oficiales, predilectos discípulos suyos y la tripulación, cada uno tuvo su idiosincrasia, y uno por uno merecen el homenaje respetuoso de la historia; pero aquellas peculiaridades quedaron inmersas dentro de una íntima alianza, un modo de vivir comunal y el buque formó parte de un todo al que sus hombres dirigieron, sirvieron y amaron. Y ¿cómo era esa nave, muralla móvil, la única muralla que impidió durante seis meses avanzar al invasor? La caracterizaban tremendas deficiencias. Ellas aparecen nítidamente retratadas en el libro **Revelaciones históricas sobre la guerra y la paz en el Perú** por A. Castro y Luna Victoria (1884), cuando trascribe la narración pavorosa de Julio Octavio Reyes, corresponsal del diario **La Opinión Nacional,** sobre la tempestad que el monitor soportó durante seis horas frente al puerto chileno de Huasco el 6 de agosto de 1879, al extremo de quedar por unos largos momentos tumbado hacia babor y allí lo cogió una ola de veintidós pies de altura. A pesar de todo, logró al día siguiente burlar al blindado enemigo **Blanco Encalada** y al transporte **Itata.**

En relación con las razones que tuvo Grau para no aceptar el último grado que se le confirió y que Roca y Boloña menciona de paso, es pertinente citar una carta íntima del gran marino a su amigo Carlos M. Elías, publicada por don Felipe A. Barreda en 1959. Ella tiene fecha 20 de setiembre de 1879 en Arica, a menos de un mes de la tragedia. He aquí algunos de sus párrafos: "Si algo pueden halagar en este mundo los honores militares, ciertamente que yo debía estar muy satisfecho, como en efecto lo estoy, por haber obtenido un ascenso por unanimidad en ambas Cámaras, y sin embargo de esto me he visto obligado a renunciar, no el contraalmirantazgo que no se puede, pero sí, los goces y uso de la insignia; por muchas razones que **reservadamente** te voy a referir.

Primera Razón. Mientras el "Huáscar" tremolaba un simple gallardete de Comandante nada de particular tenía que yo huyera (conforme a órdenes) a la vista de un blindado, pero ya con insignia de Contralmirante, sería para mí muy vergonzoso tener que correr con ella izada.

Segunda Razón. Yo abrigo la **vanidad** de creer que ninguno maneja el "Huáscar" como yo, y en este concepto, no encuentro otro que me reemplace; que conozca las cualidades y defectos de este buque; circunstancia que influye principalmente en el éxito de un combate. Como Almirante en Jefe, no sería posible que yo dirigiese el buque, y en el caso de tener Comandante habría necesidad de estarle diciendo colóquese Ud. en tal o cual situación, vaya para atrás o para adelante, etc., etc.: Lo que no es posible mandar en un combate y con un solo buque.

Tercera razón. (Interrumpo la lectura de la carta para decir que la omito porque tiene un alcance político. Sigue Grau).

Cuarta Razón. Se me quiere imponer un Comandante que a mí no me conviene, porque no lo creo competente.

Todos estos fundamentos han obrado en mi ánimo (y otros muchos que el apuro no me permite consignar) para decidirme a solicitar que se me deje como simple Comandante del "Huáscar" y se excuse el uso de la insignia.

Como tú comprenderás también he renunciado al sueldo para ser lógico". (Aquí termino la cita).

Coincide con estas afirmaciones Juan de Arona en su poema "Catafalco ideal" publicado en la **Corona fúnebre** de 1880.

> Apartó las insignias de Almirante
> quiso ser más ¡del **Huáscar** Comandante!

Volviendo a la puntual referencia que Roca y Boloña hizo de la renuncia de los goces del Almirantazgo, surge una comparación. En el codicilo del testamento del héroe naval británico Horacio Nelson, escrito, dice textual-

mente, poco antes de la batalla de Trafalgar, a la vista de las flotas combinadas de España y Francia, distantes sólo a unas diez millas, hay una mención a los servicios de su amante Emma Hamilton al Estado; y el codicilo termina así: "Si yo hubiese podido remunerar esos servicios no apelaría al país; pero como no me ha sido posible, dejo a Lady Emma Hamilton en herencia al rey y a la patria a fin de que le den ampliamente lo necesario para mantener su posición social. Encomiendo también a la beneficencia de mi Patria mi hija adoptiva Horacia Nelson Thompson". Sabemos por el sermón de Roca y Boloña que Grau, católico sincero, recibió los santos sacramentos con ejemplar fervor e hizo sus disposiciones últimas antes de salir a campaña porque sabía muy bien que se iba a sacrificar por el Perú. Y en aquellas disposiciones finales (acotamos nosotros) nada pidió para su esposa ni para los ocho hijos de ese matrimonio, ocho sobrevivientes de diez. Debe editarse lo que Grau escribió. Habría que mencionar también el codicilo que nunca quiso añadir a su testamento, la ausencia de un cualquier pedido de remuneración a su larga y no acaudalada familia.

Voy a citar en seguida unas frases de Roca y Boloña que abren debate. "Ninguno de vosotros ignora (dijo) la última expedición del histórico monitor a la costa enemiga. Si esa expedición fue aconsejada por la prudencia o la temeridad; si era mayor el riesgo que el provecho que de ella pudiéramos prometernos; si el glorioso bajel había perdido poco o mucho de sus condiciones náuticas; si el esforzado Contralmirante preveía inminente peligro o se halagaba con un resultado feliz; si hubo tristes o risueños presentimientos, no lo sé ni he sido parte a averiguarlo, ni creo posible descubrirlo en estos momentos de indignación y de dolor ni me parece patriótico escudriñar esas cosas".

Una carta de Grau a su esposa, fechada en Arica el 30 de setiembre de 1879, publicada por los diarios de Lima en 1934, dice del **Huáscar** que "entre paréntesis, está sumamente sucio". Ramón Rojas y Cañas en su folleto **La guerra del Pacífico** (1880) afirma que el monitor tenía una acumulación conchífera en sus fondos, por lo cual había perdido un quinto de su velocidad; no obstante, fue enviado a su última y fatal expedición. Lo mismo se lee en el manifiesto del Ministro de Hacienda del Vice-presidente La Puerta, José María Químper en 1880. La tesis de Rojas y Cañas está amparada también por lo que expresa Manuel Vegas García en su **Historia de la Marina de Guerra del Perú.** Por el contrario, el historiador Mariano Felipe Paz Soldán afirma que Grau insistió, contra la opinión del Presidente Prado, en llevar a cabo ese viaje. Lo mismo expresó Prado en su manifiesto de Nueva York en agosto de 1880.

En actitud totalmente opuesta, la historiografía chilena, cuyo más alto exponente es Gonzalo Bulnes, y también el militar sueco Ekdahl al servicio de Chile, afirman que Grau, cansado de la excesiva espera que implicaban las hostilidades a la costa chilena sin resultados decisivos, tomó la iniciati-

va de su última aventura ante la noticia, que luego resultó falsa, del desembarco de una división del ejército invasor en Patillos, al sur de Iquique. Ekdahl elogia lo que llama el audaz plan estratégico de Grau. Sigue a Bulnes, que expresó: "Lo relativo a la invasión por Patillos fue dicho a nuestros marinos por los prisioneros del **Huáscar** explicándoles el objetivo del viaje efectuado por el monitor".

Tenemos, pues, tres explicaciones: 1) Grau quiso reparar su barco averiado y lo obligaron a viajar. 2) Grau se lanzó a una nueva aventura contra la voluntad del Director de la Guerra; 3) Grau quiso ejecutar un audaz plan estratégico.

El asunto parecería ocioso si Mariano Felipe Paz Soldán no hubiese señalado como uno de los motivos para el supuesto empecinamiento de Grau, el deseo de complacer a quienes entre sus amigos querían el incremento de las hazañas del Almirante para favorecer así su candidatura presidencial en las elecciones de 1880. En esto me permito tener una discrepancia absoluta con Paz Soldán, ciudadano probo e historiador muy valioso y bien intencionado, aunque lleno en esos momentos de pasiones políticas que se agitan borrascosas en este ciudadano, por lo demás estimable como en general en nuestros hombres de esa época, traumatizados por la sucesión implacable de desdichas que al país azotó. Los chilenos hallaron, al capturar el **Huáscar,** las dos últimas instrucciones dadas por Prado a Grau en Arica y las dieron a la publicidad después de que Paz Soldán editó su libro. Allí está la prueba incontrastable de que la expedición obedeció no a un gesto caprichoso sino a órdenes superiores. En el último texto avalado por el Secretario Mariano Alvarez se ordena, con fecha 30 de setiembre, primero el viaje a Pisagua para desembarcar a jefes, oficiales y bultos bolivianos, y luego a Iquique con la finalidad de ayudar al transporte **Rímac.** Luego aparecen reproducidos en su esencia en los artículos 4º, 5º y 6º, los artículos 4º y 5º de un documento anterior fechado el 21 de agosto: dirigirse a Tocopilla o eventualmente a Antofagasta para emplear contra alguno de los blindados enemigos un torpedo ya embarcado en el monitor junto con el torpedista Waigh. Pero al final de las mismas instrucciones leemos esta adición: "No siendo posible la aplicación de los torpedos a causa de la claridad de las noches, queda sin efecto todo lo relativo a ellos". Preguntamos: ¿Por qué esta rareza de incluir órdenes que el mismo texto descarta en su párrafo final? El **Huáscar** y la **Unión** zarparon de Arica en la madrugada del 30 de setiembre. El monitor acababa de regresar de un viaje a Iquique entre el 27 y el 28 de setiembre. Cabe preguntar si existieron motivos urgentes y secretos para esta salida; el corresponsal del diario **La Opinión Nacional** de Lima, Julio Octavio Reyes, se quedó en Iquique.

En resumen, sabemos hoy tan poco sobre la quinta y última expedición del **Huáscar** como lo que Roca y Boloña dijo que sabía acerca de ella. Paz Soldán ha quedado refutado; pero no sólo existen estas pruebas escritas.

Hay una prueba moral. En ningún momento surgieron indicios de que funcionase la influencia de los civiles en la conducta del héroe para llevarlo a un acto de indisciplina totalmente alejado de su sicología y de su ética. El mismo se encargó en varias ocasiones no de destacar sus proezas, sino de disminuir la trascendencia de ellas, en una actitud, por cierto, muy distinta de la del político ambicioso. En la ya citada misiva confidencial de 10 de setiembre a Carlos Elías, veinte días antes del último viaje, hay una postdata que dice: "Dales memorias a nuestros amigos de Hoja Redonda (alude a una hacienda en Chincha), diles que si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo". Antes, al empezar el mismo documento, escribió: "Tú no ignoras, querido Carlos, que soy hombre de pocas palabras; pero las que sencillamente expreso son naturales y nacidas en el corazón".

Paso a ocuparme del segundo autor mencionado en esta incompleta recopilación histórico-literaria sobre los intérpretes de Grau. Desde el siglo XVI la ciencia empezó a ser en Europa una creciente fuerza rival de la religión y de las artes; y a través del siglo XVIII cesó de ser el privilegio de una cerrada élite y ejerció creciente influencia en la mente de las personas cultas. Hacia la última parte del siglo XIX, llegó a obtener para muchos un lugar supremo. Se creyó que, si a la ciencia obedece el universo físico, que si de ella derivaban los crecientes adelantos en la técnica y en la economía, de su seno también podía salir el secreto de una teoría absoluta. A la razón como elemento básico se quiso unir inevitablemente la búsqueda de la verdad. Así surgió una certeza que el tiempo desmiente: la batalla contra los elementos irracionales en el espíritu humano y en el mundo entero estaba ya ganada o en vísperas del triunfo y el progreso total; era una fuerza inexorable.

Quien mejor simbolizó esta actitud tardíamente llegada al Perú fue Manuel González Prada. No sólo propugnó su admiración absoluta a la ciencia, atemperada, años más tarde, por ráfagas de un escepticismo estoico y patético. Negó además con desprecio y sarcasmo a la religión. La fe en el progreso, al que llamó sol sin occidente, lo condujo a las más radicales consecuencias también en el orden social y predicó la redención de los desheredados, de los humildes y, entre nosotros, con un significado precursor, la de los indios.

Ante el Perú se reveló como el más severo de los disidentes de nuestra historia y le aplicó con elocuencia despiadada su teoría del pus y su teoría de los árboles nuevos.

La tesis del pus consistió en la afirmación enfática de una repugnancia sin atenuantes para la realidad nacional en sus diversos hombres, cosas e instituciones. ("En el Perú —dijo— donde se aplica el dedo brota pus"). La tesis de los árboles nuevos tuvo como base también sus propias palabras: "Que vengan árboles nuevos a dar flores nuevas y frutos nuevos", anexas a su llamamiento para que los jóvenes fueran a la obra y los viejos a la tumba. Sin embargo, el planteamiento de estas fórmulas implicó frente al pasa-

do un negativismo rotundo, o sea una ceguera para los factores heterogéneos y condicionantes dentro de los que se mueve de modo inevitable la compleja realidad del acontecer. Así fue cómo se situó en esa posición no científica ni serena, la del fiscal en un film truculento o un melodrama, que tanto ha condenado en nuestros días Lucien Febvre: el fiscal que demanda los castigos más severos contra todos los autores y sus comparsas de la historia en actitud no relativista, desacorde con el culto de la ciencia que teóricamente González Prada preconizó. Y así se dio, por lo menos en más de una oportunidad, el lujo de desheredar a sus antepasados.

Sin embargo esta bilis negra, para hablar con un lenguaje antiguo, tuvo sus límites. Ante la Guerra del Pacífico no adoptó la actitud de impugnación, de condena acerba, tampoco conocida, del pequeño grupo chileno de positivistas, o sea de adeptos de Augusto Comte, cuya jefatura ejerció Juan Enrique Lagarrigue. Reaccionó ante esta catástrofe como un gran patriota. Y predijo que el futuro nos debía una victoria. Y anunció que el país en escombros y totalmente abatido después del tratado de Ancón, cuando el vivir en este país, todo el vivir en realidad no era sino un no morir, tendría su hora fénix, que él, en esa etapa primera de su obra, ligó a la revancha de acuerdo con las ideas de la lucha por la existencia, la crueldad de la naturaleza, la supervivencia del más fuerte y la necesidad de la fuerza, imperantes a fines del siglo XIX.

Pero el cientificismo que González Prada proclamó y que el crítico italiano Alessandro Martinengo ha estudiado en detalle desde el punto de vista de la honda influencia que ejerció sobre su vocabulario, no traspasa los linderos de la literatura, aunque la enriquece considerablemente. Las obras y los autores citados en su libro **Páginas libres** provienen en gran parte de aquel mundo: clásicos griegos y latinos, clásicos y contemporáneos españoles, y sobre todo grandes figuras de la lengua francesa. Aparecen además muy sólidos sus contactos —hecho muy raro entonces en Lima— con escritores alemanes, ingleses y, en menor proporción, italianos. Las citas de rusos son escasas.

Trabajando libremente en su propio hogar, sin que lo interrumpiesen compromisos o convencionalismos de tipo social o académico, González Prada buriló una obra que se expresó tan sólo a través de artículos esporádicos o de discursos cortos o de poemas concentrados, nunca por medio de tratados voluminosos. Quiso hacer su propia antología. Trajo al Perú lo que Roland Barthes ha llamado el artesanado del estilo, a cuya fabricación se consagró el literato como el orfebre de antaño en su taller para desbastar, pulir y engarzar su material a costa de muchas horas de soledad, de fatiga y de tristeza. La forma cuesta mucho, dijo Paul Valéry con una frase hoy repetida con frecuencia por los estructuralistas.

Dos años después de firmada la paz de Ancón, González Prada publicó un ensayo sobre Grau en el diario **El Comercio** y luego en el folleto que

con motivo del 64º aniversario de la Independencia Nacional, el 28 de julio de 1885, editó la Sociedad Administradora de la Exposición bajo el título **Recuerdo a los defensores de la Patria.** Tuvo este opúsculo, además, las colaboraciones de Luis Carranza, Ricardo Palma, José Antonio de Lavalle, J. Viterbo Arias, R. García y Enrique E. Carrillo.

Cuando el gran pensador radical escogió libre y espontáneamente a Grau como tema que después de sucesivas correcciones incluyó en el libro **Páginas libres** de 1894, lo hizo porque creyó que estaba en el más alto nivel de sus exigencias éticas y estéticas y de acuerdo con su culto a la razón y en contraste vivo con su tesis del pus y de los árboles nuevos en el Perú.

El mundo de Roca y Boloña y el de González Prada fueron totalmente antagónicos. Entre el púlpito severo de la Catedral y las tertulias ruidosas e irreverentes del Círculo Literario hubo astronómica distancia. Sin embargo, ambos —en 1879 y en 1885— coincidieron en rendir homenaje al comandante del **Huáscar;** y, a pesar de ser contemporáneos suyos, percibieron nítidamente su grandeza en la majestad y en los detalles que ella albergaba, cuando la acción del tiempo aún no había permitido el efecto acumulado de enjuiciamientos sucesivos y no había empezado la resaca de los años que otorga a los hechos de los hombres una perspectiva adecuada.

Las primeras palabras del ensayo sobre Grau suenan como un pistoletazo: "Epocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo. El Perú de 1879 no era Prado, ni La Puerta, ni Piérola: era Grau".

González Prada el díscolo, el segregado, el libertario, el altivo se exhibe como un peruano más cuando afirma: "Todos volvían los ojos al comandante de la nave, todos le seguían con las alas del corazón, todos estaban con él". El empleo del adjetivo "todos", que cuatro veces repite este literato tan cuidadoso en su estilo, nos debe conducir a una reflexión. El panfletario que en el libro **Horas de lucha** se esmeró en ofrecer una versión horizontal o segmentada de los peruanos según los distintos y odiosos grupos en que los dividió, aquí aparece agrupándolos amorosamente en un sentido vertical al lado o alrededor del héroe. El lector adivina que González Prada había vivido con intensidad aquel año fatídico las alternativas de sorpresa, esperanza, fervor, orgullo, entusiasmo, ansiedad y finalmente dolor que el **Huáscar** suscitó.

El breve esquema biográfico que hace en seguida podría ser completado en nuestro tiempo, como es natural, gracias al aporte de muchos especialistas; pero continúa válido. A través de ese relato y de los párrafos siguientes, el anunciador parece que ha decidido ausentarse de su discurso; diríase que la historia se cuenta sola. Frases y párrafos hállanse unidos como las moléculas de un claro líquido. Las palabras nada tienen de excesivo, de arbitrario o de teatral, no se desprenden del terreno de la vida diaria. Rasgos físicos o espirituales del héroe, cosas por él dichas, detalles que gentes des-

prevenidas calificarían como poco importantes, son trazados con una infalible seguridad que reposa en un modo objetivo de pensar o de escribir tan grato a los lectores de sensibilidad moderna. Y con muy sencillos elementos, que tienen algo de la parquedad de un despacho telegráfico elevado a la más alta categoría estética, en páginas que deleitan y seguirán deleitando al público selecto, y hieren y seguirán hiriendo los corazones de la gente común, queda diseñada una figura a quien circunda ese don misterioso que Max Weber llamó el carisma, o sea un poder personal, extraño, con un hechizo singular, no asequible a cualquier otro, un algo atractivo; sin embargo fácil de ser percibido y de ser aceptado con entusiasmo.

Cuando, en un acápite, González Prada destaca la generosidad de Grau ante el adversario, origen de diversas críticas, es de lamentar que no conociera la carta del Almirante a doña Manuela Cabero de Viel, la hermana de su esposa doña Dolores Cabero de Grau, que casó con el capitán de fragata chileno Oscar Viel. Allí afirma: "Te aseguro, querida hermana, que cada día estoy más contrariado por no verle todavía un término a esta guerra que siempre he considerado y considero hoy mismo como fratricida o guerra civil". Una vez más, Grau evidencia que así como no tenía miedo, tampoco tenía odio y que aun en la lucha desigual era, a pesar de todo, hombre de concordia en este país donde hay tantos hombres de rencor.

Los últimos párrafos del ensayo de González Prada señalan un cambio total en lo que podríamos llamar los contornos de su pensamiento. Surge una gran fuerza explosiva para la condena de los descalabros y de las miserias terribles o grotescas exhibidas en la guerra y sobre todo antes de ella, así como la profecía de una futura victoria, en la que hay que ver la exigencia previa para una auténtica regeneración colectiva, según ha explicado con acierto Hugo García Salvattecci, con la finalidad de que (según palabras del mismo González Prada) la generación naciente no sea lo que nosotros somos hoy: "enterradores de muertos y lamentadores de infortunios".

Todos sabemos cómo, hacia 1901, González Prada evolucionó del republicanismo radical hacia la doctrina anarquista. Se necesita trabajar más sobre su influencia en el nacimiento de la organización laboral peruana. Son muy conocidos esos versos suyos que dicen: "Patria, feroz y sanguinario mito / execro yo tu bárbara impiedad", contradichos por la realidad de nuestro tiempo. Nuestra generación ha visto en la pantalla de la televisión la llegada de los hombres a la Luna y hemos oído a Neil Armstrong cuando desde esa distancia exclamó que veía a la tierra como una isla en el espacio, una isla pequeñísima aunque es el único lugar donde podemos vivir. Y sin embargo, a pesar del maravilloso avance en los transportes y en las comunicaciones y en la interdependencia mundial y del desarrollo casi planetario de una economía mixta burocrática o capitalista y siempre transnacional, de otro lado vemos nacer nuevos Estados y florecer inesperadas naciones en Africa, en Asia y en las pequeñas y ya antiguas colonias francesas, holandesas

e inglesas de América, cuyos hombres y banderas son tantos, que muchos no los identifican siempre. Hasta ahora la tan celebrada Comunidad Económica Europea no ha llegado a ponerse de acuerdo ni sobre el urgente problema de la serpiente monetaria o sea la interrelación de sus divisas; y en zonas periféricas de aquellos viejos Estados aparecen jóvenes movimientos ansiosos de señalar los desniveles internos en el reparto de las cosas sociales, culturales, económicas y políticas; naciones sumergidas que se declaran interdictas y sometidas a un colonialismo interno. Son casos como en la Gran Bretaña, los de Gales y Escocia, esta última zona muy valiosa ahora por el petróleo del Mar del Norte. Por otra parte, no mueren los enfrentamientos de valones y flamencos en Bélgica; y los autonomismos catalán y vasco en España acaban de resucitar. En la parte más septentrional de América se intensifica el debate entre anglocanadienses y francocanadienses. Y en el Cercano Oriente que vio emerger de nuevo al milenario Estado de Israel, tan moderno en su avance técnico, tan singular por su ensambladura religiosa y con cierta similitud paradojal con Esparta y con Atenas, vibra a la vez la beligerancia de los arabismos nacionales, cuya complicada gama incluye, por ejemplo, el izquierdismo de Siria y de Libia y el derechismo de Saudi Arabia multimillonaria, mientras Egipto, con Sadat, olvida la mística militar socialista de Nasser, y los palestinos, a través de actos de terrorismo a veces desesperados o, como en los últimos tiempos, por medio de complejas maniobras ante las superpotencias, buscan fanáticamente la obtención de una tierra propia. En suma, el nacionalismo que González Prada, al final de su vida, creyó deshecho, actúa como una de las fuerzas más potentes de nuestra época confusa y plagada de turbulencias. Enciende las aspiraciones de los pueblos no desarrollados en todo el universo, y sus consignas múltiples simbolizan el repudio a formas diversas de opresión, si bien, para no ser pesimistas, es dable creer que, a la larga, no será incompatible con libres coexistencias y adecuadas integraciones.

Volviendo a González Prada, a pesar del repudio final que él hizo de sus opiniones patrióticas, jamás se desdijo de su elogio de Grau, que en nuestra literatura está ungido por una rara jerarquía, gracias a su influencia fundacional.

En una carta de Alfredo González Prada, hijo del gran panfletario, a mi muy estimado amigo Oscar Grau Astete, a quien tanto debo en la árida y larga pero cordial e inolvidable etapa de elaboración de los materiales para el presente trabajo, carta fechada en Nueva York el 2 de febrero de 1943, al enviarle algunos libros, dijo así: "Efectivamente una de las más bellas cosas que mi padre escribió fue su elogio de Grau. De pocos compatriotas nuestros escribió líneas encomiásticas; pero con Grau su pluma no escatimó alabanzas. Lo conoció personalmente. Hasta hizo con él un viaje en el **Huáscar** y lo recordaba siempre con vivísima simpatía".

Se ha incrementado en el Perú de los últimos tiempos una contracultura negativa, heterodoxa, iconoclasta. Ella cumple a veces una tarea com-

pensadora frente a lacras entronizadas o frente a la deletérea atmósfera de mentiras convencionales; y otras veces se desborda hasta llegar a los extremos de gozar en la autoflagelación. Pero quien precisamente desató entre nosotros ese fenómeno que Marcuse llamó el Gran Rechazo, y que suele parecer, sobre todo entre los jóvenes, el comienzo de un furioso vendaval, o sea González Prada, sigue y seguirá erecto, perenne e irrevocable en el homenaje a la memoria de Grau.

Hablé antes de un sacerdote y de un panfletario radical. A la convocatoria de esta noche no podían faltar los historiadores. Voy a mencionar a dos de los más eminentes de nuestro siglo XX: José de la Riva-Agüero y Raúl Porras Barrenechea. Aristócrata con mucho de los grandes señores de antaño, pero por su propia voluntad ubicado como beligerante contrarrevolucionario en las turbulencias que las dos grandes guerras mundiales provocaron, el uno; gran señor también el otro, atado en cambio por las necesidades de la vida a la carrera diplomática y a la docencia en colegios y en la universidad. Capaces fueron cada uno a su manera del estudio minucioso y analítico del pasado; y al mismo tiempo hábiles para unir a él el sentido de la interpretación. Así, pues, ambos cronológica y espiritualmente son anteriores a la época del resentimiento contra la literatura, que predomina en la historiografía contemporánea. Dueños de la minuciosidad datística y, en sus mejores momentos, del don para otorgar vida a lo que ya no existe, hubieran podido hacer suyas, en distintas ocasiones, las inolvidables palabras de Marc Bloch: "Guardémonos de privar a nuestra ciencia de la poesía que le es intrínseca". Poesía, cabe agregar, que reside en la imaginación, facultad capaz de hacer al pasado preguntas esenciales y de recoger trozos de vida hundidos en las profundidades del tiempo, rescatándolos de las tinieblas de los documentos para acercarse a la muerte. Todo ello enmarcado necesariamente dentro de la fidelidad a las fuentes, pero sin desmedro de la más amplia libertad ulterior para interpretaciones y apreciaciones variadas y a veces polémicas.

Si en el lenguaje de Riva-Agüero —permítase una herejía anglófila ante un escritor tan castizo— es posible reconocer algo de lo que se llama en Inglaterra el estilo de Cambridge, con su acento grave, con sus períodos amplios y caudalosos, con su fuerza contundente, con su peso dialéctico, en la prosa de Porras, contemporáneo del post-modernismo, hállase algo del estilo de Oxford, o sea un llamado íntimo al corazón y a la imaginación, que utiliza con ágil elegancia el adjetivo relampagueante e inesperado y origina el matiz, la alusión, la sugerencia.

Riva-Agüero dedicó a Grau el discurso pronunciado en la Sociedad Entre Nous el 29 de julio de 1934 con motivo del centenario del nacimiento del héroe; y Porras trató del mismo tema con materiales y acento propios veinte años después, el 8 de octubre de 1954 en el Club Nacional. Aquí no hubo ni siquiera lo que en una frase alemana se llama el saqueo de un pe-

dacito de pan. Cada uno de estos historiadores poseía su personalidad y su estilo y cada uno tenía mucho que decir. A lo expuesto por Porras no agrego hoy ningún comentario. Erudito de raza, empapado en la cultura peruana, incapaz de querer imitar a nadie, supo demostrar, en aquella ocasión como en muchas, que su inteligencia tenía ángel, en este caso caracterizado por el don del corazón conmovido y de la palabra armoniosa. Su evocación de las peripecias del Gran Almirante y de "la vieja y querida enseña del **Huáscar** (dijo), en el que todos hemos navegado idealmente y aprendido la congoja y el orgullo de ser peruanos", no sólo emula las páginas clásicas donde hizo el redescubrimiento de tantas figuras, como por ejemplo Sánchez Carrión, sino resulta una novedosa lección sobre historia republicana, que él conocía muy bien por fuentes no sólo directas sino propias. Tiene, además, para quien la lea, la magia rara de hacer prender de nuevo las luces más bellas de la juventud. Concluída esta aleccionadora lectura, cuya elocuencia en ningún momento desborda la estricta verdad histórica, quisiéramos aplaudir de pie, como solían a veces aplaudir a Porras sus discípulos cuando terminaba sus clases.

Por razones que no implican una diferenciación jerárquica, trataré con más detalle del aporte de Riva-Agüero.

En curiosa y reiterada analogía con González Prada, aunque desde un ángulo totalmente opuesto y sin revanchismo, el autor de **Paisajes Peruanos** fue el 29 de julio de 1934, como lo hiciera otras veces, al ejercicio voluntario de una magistratura que bajo la luz lunar de su última época erguida altivamente sobre decepciones cívicas y personales, optó por la lucha viril, a fuego graneado y cuerpo a cuerpo, contra aquello que para su sincero criterio derechista era lo malo en nuestra sicología colectiva y en nuestra trayectoria republicana. Al entrar en el tema por él escogido, dedicó algunas reflexiones a los orígenes inmediatos de la guerra con Chile. Hizo una breve referencia al incumplimiento o no realización de probabilidades objetivas, o sea a la historia que pudo ser y no fue, cosa aparentemente frívola si no la hubiesen llevado al rango de una ciencia los nuevos historiadores de la econometría de Estados Unidos, al crear la **counter-factual history,** es decir la reconstrucción del ayer bajo el supuesto de que una hipótesis alternativa, una variable importante lo hubiese modificado; por ejemplo, qué habría ocurrido en la vida de dicho país ante la ausencia de los ferrocarriles o si no se suprime la esclavitud.

Riva-Agüero elogió, por cierto, el tratado de alianza con Bolivia que su abuelo firmó y que obtuvo la aprobación del Congreso contra nueve votos que entonces parecieron de nueve locos y en realidad eran de nueve adivinos y censuró lo que **no** vino en seguida: vigilancia, persistencia en las determinaciones, cierta estabilidad gubernativa y cierta solvencia fiscal para los aportes que la prudencia demandaba. Es de lamentar aquí que Riva-Agüero no señalara la ausencia de interés para mejorar las comunicaciones y trans-

portes en el sur del Perú y con Bolivia, incluyendo el abandono del aprobado proyecto del ferrocarril de Tacna a La Paz, y sobre todo no se ocupase en detalle de la situación de la escuadra, también en vísperas de la guerra, hecho que fue precisamente exhibido por Grau en su Memoria como Comandante General de Marina el 2 de enero de 1878, documento anexo a la Memoria del Ministro del ramo, general Pedro Bustamante, pero sin mención en el texto de ella. Allí Grau dijo lo siguiente: "De algún tiempo atrás la Marina peruana no ha hecho adelanto alguno. Su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construídos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día". Tan claramente habló Grau por escrito y públicamente el 2 de enero de 1878. Eso repitió sin duda en las reuniones secretas en febrero, marzo y abril de 1879. Había llegado la hora cero del Perú. El primer tañido de esa hora cero sonó en 1874, cuando se perdió el poder en el mar y con él se perdió la guerra que estallara cinco años después.

Volviendo al discurso de Riva-Agüero hallamos este planteamiento que transcribo en forma textual: "Si no se obtenía o se abandonaba la adhesión prevista del mayor Estado participante en los tratos (Argentina) y si Bolivia en fin no se conformaba con las circunspectas directivas del Perú, habría podido llana y oportunamente rescindirse el pacto o subordinarse con resolución el **casus foederis** a la cabal retractación de Daza".

Ahondo ahora brevemente en estas ideas. Recuerdo en primer lugar que la Legación peruana en La Paz estaba acéfala cuando estalló, desde febrero de 1878 y creció luego la controversia suscitada por el impuesto de diez centavos a la exportación del salitre que trabajaba la compañía anglo-chilena en el territorio boliviano de Antofagasta, amparada por el Gobierno de Santiago. Nuestro plenipotenciario José Luis Quiñones sólo fue recibido oficialmente por el Presidente Hilarión Daza casi un año después, el 2 de febrero de 1879.

En el archivo de la Legación no había una copia del tratado de alianza y los empleados de dicha oficina después de buscarla con escrupulosidad adquirieron la convicción de que realmente no existía (nota reservada de Quiñones, 12 de febrero). En su primera entrevista con el Canciller boliviano, ante una interrogación de éste sobre el tratado, no supo Quiñones qué responder, pues carecía de instrucciones sobre el particular y él mismo ignoraba aún el texto de tan esencial documento (nota reservada Nº 39, 28 de febrero). Cuando Daza optó por el embargo de los bienes de aquella empresa anglo-chilena y por efectuar su remate el 7 de enero de 1879, "he fregado a los gringos decretando la reivindicación de las salitreras", dijo en una carta famosa, No dijo "Hemos fregado a los gringos". Resultó entonces blanda y tardía la influencia moderadora del Perú. De ahí el justo reproche de Riva-Agüero y cabe suponer que él se extiende, además, a otro hecho gravísimo: la libre

e independiente declaratoria de guerra hecha por el país aliado, o sea Bolivia, a Chile con prescindencia del ministro Quiñones cuando aún no había terminado la misión de paz que llevó a Santiago a don José Antonio de Lavalle, cuyas memorias —según se me ha dicho— van a ser editadas próximamente, por lo cual felicito a los editores. El texto de dichas memorias respalda plenamente lo que acabo de afirmar.

Riva-Agüero pudo añadir todavía otra importantísima interrogación que hoy es viable, después de que ha sido conocido el epistolario entre Manuel Pardo y Grau en 1874: ¿por qué no fue tomada en cuenta la sugerencia hecha entonces por el gran marino en el sentido de internacionalizar Antofagasta?

En la breve aunque minuciosa biografía de Grau, deja el orador constancia de que este héroe fue miembro del Partido Civil. Conviene diferenciar aquí el cumplimiento del deber profesional y la actividad política por impulso voluntario. Como jefe del **Huáscar,** y también de acuerdo con sus convicciones, Grau apresó en Pacocha en noviembre de 1874 al barco **Talismán,** que trajo en una aventura subversiva a don Nicolás de Piérola y a algunos de sus secuaces. En relación con este episodio Luis Antonio Eguiguren narra en su no muy conocido libro **Leyendas y curiosidades de la historia nacional** algo que su pariente pierolista Víctor Eguiguren le contó. Piérola dijo en alguna oportunidad a Víctor Eguiguren que Grau desde el **Huáscar** reconoció a los expedicionarios ya desembarcados. "Pudo apuntar los cañones de su barco sobre este grupo de tierra desbaratándonos" agregó (y colocó esta frase en labios del Caudillo), pero su nobleza corría parejas con su patriotismo y con su lealtad al Gobierno. Cuando alguien le dijo "¿Apuntamos?", Nó. respondió Grau. "Ahora no son marinos sino soldados y deben ser batidos en su propio terreno con armas iguales. Además, dañaríamos a la población, a la estación y el ferrocarril".

Veamos ahora a Grau caminando por los movedizos senderos de la política profesional. Según su foja de servicios, estuvo en la Cámara de Diputados, elegido representante por Paita en 1876 apenas seis meses y seis días, y luego seis meses y veintiocho días. Nada más. Desde su curul se ocupó en tan breve tiempo únicamente de asuntos conexos con la marina.

En cambio, su camarada el capitán de navío Aurelio García y García, ascendido a ese rango el mismo día que él, el 23 de abril de 1873, llegó a ser Ministro de Gobierno de Manuel Pardo desde el 1º de febrero de 1875 al 2 de agosto de 1876 y apareció como uno de los precandidatos en las elecciones de dicho año. Quizás el historial y la ubicación política de García y García puedan explicar que no se le diera el mando de la nave más poderosa de la escuadra peruana, la **Independencia,** en cuya construcción él intervino, para traerla luego desde Inglaterra al Callao. Otro de los amigos de Grau, el ayabaquino Lizardo Montero, que había obtenido un rango superior, el grado de contralmirante con fecha 3 de marzo de 1875, participó

en esos mismos comicios de 1876 como adversario del general Prado; luego, senador por Piura, a diferencia del lacónico diputado por Paita; Grau, llegó a tener intensa actuación y su palabra impetuosa derribó al Ministro de Gobierno Fernando Palacios en octubre de 1878. Ya en febrero de 1879 lanzó Montero por segunda vez su candidatura a la Presidencia. Por lo demás, en el civilismo de aquella época coexistieron diversos sectores. Uno de ellos estuvo compuesto por profesionales, intelectuales, estudiantes y artesanos. A este sector pertenecieron algunos militares y parte de los jefes de la marina, a excepción del grupo pierolista que, encabezado por el capitán de fragata Luis Germán Astete, actuó en el **Huáscar** en mayo de 1877 y bravamente se enfrentó solo contra dos naves inglesas en una hazaña única, cuyo centenario acaba de pasar inadvertido. Una dirigencia civilista distinta, la más influyente, se definió por su carácter económico relacionado con las consignaciones del guano, los bancos, el comercio y las exportaciones agrícolas de la Costa.

Llegó ya el momento de cerrar mi lista de hoy.

Cuando se inauguró en Lima el monumento de Victorio Macho el 28 de octubre de 1946 era Presidente de la República, elegido en democráticos comicios, el Dr. José Luis Bustamante y Rivero. Esta coincidencia fue feliz para la imagen histórica del héroe, ya que tocó hablar entonces en nombre de la Nación a quien sumaba, al lado de la dignidad de la investidura, la dignidad de su persona intelectual y moral. En aquellos días el Perú sin darse cabal cuenta, había contradicho el hábito inveterado de ir al desperdicio de sus hombres superiores.

Alejado desde el punto de vista cronológico de la guerra del 79, como no lo estuvieron el sacerdote y el panfletario, y lejos también del terreno profesional que cultivaron el autor de **La historia en el Perú** y el de **Fuentes históricas peruanas,** el Presidente Bustamante expresó lo que hubiera podido calificarse como un homenaje institucionalizado, la voz de la conciencia de la Nación, al aire libre y desde la cima adonde legítimamente sus conciudadanos lo llevaron. Pero su palabra, respirando el aire puro de la altura, estuvo muy lejos del brillo barato de tantos discursos oficiales. Como lo ha hecho deliberadamente siempre, se dirigió a la inteligencia y a la sensibilidad de todos los peruanos conscientes de entonces y del futuro sin un solo halago a sus pasiones inferiores o a sus intereses subalternos, por todo lo cual si algunos pueden discrepar de él en temas que, por cierto, no podrían en modo alguno ser éste, le deben, por lo menos, respeto.

Aquel discurso del Presidente Bustamante fue una auténtica oración. Muchos lo saben de memoria y está en el nivel de los mejores elogios a Grau. Recordaré aquí sólo dos pasajes. Uno es aquel donde desarrolló bellamente la idea de que el heroísmo puede esconderse en cualquier campo de las actividades del humano vivir porque, aclaró, hay héroes humildes y grandiosos, de hogar y de epopeya. "Tan pronto la acción heroica se exterioriza en

provecho de un semejante en desgracia como responde a los llamados de una Patria en zozobra". Pero las alas y la garra de su pensamiento se superan a sí mismas en la invocación final. "Vuestra nave minúscula ha crecido, Almirante, —dijo— y hay un sutil poder de fuego que envidian los cañones en el silencio austero de sus cubiertas desmanteladas. No fue infructuoso vuestro sacrificio ni un vano gesto la inmolación de quienes, con vos, cayeron en la brega; vuestras sombras augustas presiden nuestros mares; y hay un altar para vuestro busto en cada nave de nuestra flota, y un rincón de emoción en cada pecho de nuestros marinos".

Señores:

Cada vez resulta más notoria en la nueva historiografía, cuya fecha de maduración ha sido ubicada entre 1950 y 1960, la tendencia que pretende ir más allá del individuo y del acontecimiento. En sus diversas expresiones, indaga, ordena, compara e interpreta a las sociedades dentro de sus mecanismos económicos, de dominación, vinculación o dependencia internas y externas; se atreve a diseñar cómo nacen, se desenvuelven, chocan y perecen las culturas; busca preferentemente a los de abajo más que a los de arriba; le interesan la mujer y el niño, superando una tradicional masculinización; escarba en el pasado los distintos modos de nacer, vivir, trabajar, gozar, odiar, sufrir y morir; bucea en la salud, en la enfermedad, en la epidemia y en la alimentación, porque —según ha dicho Lévi-Strauss— la cocina es otro de los lenguajes a través de los cuales se expresa el hombre; quiere reconstruir casas, chozas, palacios, hospitales, manicomios, cuarteles, conventos, presidios, campos de labranza; halla significación valiosa en las variantes del clima, en la demografía, en los medios de comunicación y de transporte, en los sembríos, en los muebles, en los utensilios, en los instrumentos; se entromete en lo que creyeron, leyeron, festejaron, cantaron, dijeron o soñaron las gentes de antaño; trata, en fin, que la complejidad de la vida misma se convierta en campo histórico inteligible. El historiador debe estar allí donde están la carne y el alma humanas. Y todo esto lo hace a través de síntesis audacísimas o por medio de monografías cuidadosas, en algunos casos respaldadas por la computadora, ese futuro lenguaje universal.

Nada de lo anterior señala la defunción de la biografía. Por el contrario, dicho género puede obtener vitalidad fresca por sus implicancias socio-económicas e inclusive con el auxilio de la historia de las mentalidades y de las nuevas corrientes de sicología individual y de sicología social, así como del sicoanálisis cuidadosamente empleados. Tampoco ha quedado en abandono la semblanza caracterológica, que es una de las formas de la metahistoria. A este último género he limitado mi disertación de hoy.

En torno a Miguel Grau, figura tutelar de la Marina peruana, existe una bibliografía nacional y extranjera abrumadora, sin contar canciones y poesías populares aún no coleccionadas. Muchos entre quienes estudiaron de veras a tan singular varón han forjado, con trozos de papel aparentemente

frágiles y volanderos como el aire, una estatua cuya belleza plástica el bronce, el mármol o la tela del pintor jamás superarán.

Con criticable silencio ante aportes muy valiosos, mi atrevimiento se ha limitado hoy apenas a glosar los textos en los que comprometieron su juicio en relación con este personaje, cinco desemejantes figuras intelectuales, en tiempos muy diversos. No debemos entender estos documentos, y los demás que inciden sobre el mismo tema, como letras muertas y cerradas cuando, por el contrario, llevan en sí un mensaje de apertura. La vigencia de ellos no depende de un orden inmóvil y codificado que se encierra en la expresión de cosas exactas y en el empleo racional del lenguaje dentro de un circunscrito territorio histórico-literario. Importa mucho tratar de ir a una descifración de las significaciones hondas del testimonio. Conocer la información es útil; pero no basta. Más allá de todas las tentativas para comprobar lo que hay en el determinismo literal del texto, cabe ir a una crítica que no sea traducción sino perífrasis, indagar acerca de la articulación teórica permanente, en cierto modo alegórica, que comprende los signos superiores de las frases, abarque el residuo esencial de las palabras y busque el significado de los significados; todo lo cual ha de llevarnos, en este caso, dentro del enfoque de estos cinco testimonios plurales —repito— y hasta antagónicos, al descubrimiento de un entretejido signo unitario.

Vana sería ante la figura de Grau cualquier tentativa que para capitalizarla hicieran las jaurías de las pasiones políticas o los fanatismos de las ideocracias. También las divisiones sociales resultan en este caso superadas por la hondura, la permanencia, la autenticidad fundamentales de los valores humanos aquí visibles y que incluyen, entre otros elementos, el sentido de la dignidad ante el peligro y la muerte, el desprecio sistemático del provecho utilitario, el ordenamiento de la conducta de acuerdo con los imperativos de la buena conciencia. Muchas cosas cambiarán; muchas cosas deben cambiar en el Perú; pero no la gloria de Grau.

Cuando vivimos en medio de una crisis honda y universal en este país olvidadizo, evocar a Grau en su significado más profundo implica nada menos que provocar esa actitud por los griegos llamada **catarsis,** o sea una limpieza o descarga. Sobre todo en días de honda incertidumbre colectiva, debemos recordarlo como antídoto frente a cualquier tipo de conducta desorganizada o irracional; y también como un reproche a la decadencia de la moral pública y de la moral privada.



## DISCURSO DEL VICEALMIRANTE LUIS E. VARGAS CABALLERO

Con jubilosa complacencia acoge esta noche el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú a quien es ya, por su notabílisima y fecunda obra, el más grande historiador de la República.

La Directiva de este prestigioso Instituto me ha conferido el altísimo honor de designarme para expresar en su nombre el gozoso sentimiento de satisfacción institucional que significa el ingreso de don Jorge Basadre en esta Casa. Creo no ser un regionalista en el sentido estricto de la palabra, pero, confieso que, como tacneño, me siento profundamente orgulloso y emocionado al extender esta bienvenida a un codepartamentano tan ilustre y de tantísimos méritos como nuestro flamante Miembro de Número. Sólo los tacneños que vivimos en ese pedazo de la Patria durante el Cautiverio comprendemos cabalmente lo que ello significó y esa experiencia ha dejado en forma indeleble en nuestros espíritu profundos y misteriosos lazos que nos acercan y unen en una verdadera fraternidad espiritual.

Todo el Perú conoce al Dr. Basadre: historiador, ensayista, bibliotecario y maestro universitario; Ministro de Estado en la Cartera de Educación en dos oportunidades. Autor de numerosos y profundos trabajos. Por ello no voy, naturalmente, a reiterar aquellos rasgos sobresalientes de la biografía del Dr. Basadre, de sobra conocidos en el ámbito nacional y mucho más en este selecto y distinguido auditorio. Sí interesa, en este lugar y en esta solemne ocasión, recordar y poner énfasis en el hondo aprecio que a través de la obra de Basadre, de tan "profundo amor al Perú, exento de pasión y de hueca patriotería, inspirado en una serena contemplación del pasado y en un anhelo del porvenir", se respira hacia nuestra Marina, hacia sus héroes y realizaciones más señeras; y en especial el aprecio admirativo por la figura excelsa del Gran Almirante Miguel Grau, a quien ha consagrado el orador las bellas y penetrantes páginas que acabamos de escucharle. Tampoco podemos dejar de evocar con emoción su eximia "Efigie de Grau", pieza de antología, en la que Basadre une la excelencia del historiador acucioso y veraz a su vibrante sentido patriótico.

En su monumental "Historia de la República", ha contribuído a reconstruir las facetas peculiares que conforman la imagen de la Marina del Perú en su evolución republicana. En la obra de nuestro máximo historiador se registran e interpretan con acierto los hitos decisivos de la Marina de Guerra y de la Marina Mercante Nacional. Allí se destaca la eficiente política naval del Mariscal Castilla, los aspectos marítimos del conflicto con España; se critica con objetividad la desacertada adquisición de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" en 1867; se sigue paso a paso la Campaña Naval de la Guerra del 79. Y se aquilata la esforzada tarea de la reconstrucción después de la catástrofe, en la que colaboran con entusiasmo Jefes, Oficiales y subalternos, ya sea en los avances de la exploración de nuestra Selva, en las investigaciones geográficas e hidrográficas, en los servicios de radiotelefonía o en la eficiente preparación de nuevos hombres para una época de renovación de buques y armamentos. Basadre insiste —son sus propias palabras— en "el esfuerzo constante de Jefes y Oficiales dignos de su tradición. Conviene —dice— revivirla y vitalizarla a la luz de las necesidades y de los problemas de los nuevos tiempos. Y conviene también recordar la importancia de que la bandera peruana flamee en los ríos amazónicos, importancia que ha de estar ligada hoy y mañana a los servicios sociales que preste" (X, 4742). Es interesante observar cómo a esas palabras, escritas hace varios años, corresponde una variada gama de realizaciones en lo que es desde hace bastante tiempo el "Servicio Cívico" de la Marina en la Amazonía. Ojalá nunca más pueda decirse de situaciones futuras lo que anotaba dolorosamente el Dr. Basadre en uno de sus libros: "El Perú republicano no tuvo la conciencia del mar a pesar del legado de Guise" (ibídem), ni que "La ausencia de una verdadera escuadra abochornó a los ciudadanos lúcidos durante largos años después de la paz hasta la llegada de los cruceros "Grau" y "Bolognesi" a comienzos del siglo XX" (ibídem).

Muchísimo es lo que podría decirse acerca de la fecunda y polifacética obra de nuestro ilustre homenajeado pero no es este el momento. Sin embargo, deseo mencionar un solo aspecto más porque lo considero sumamente importante por la indiscutible trascendencia que tuvo y seguirá teniendo para la cultura peruana. Me refiero a la obra de Basadre como Bibliotecario.

Recién ingresado como estudiante a la Universidad Mayor de San Marcos, en 1919, Basadre perteneció al grupo de jóvenes organizado por Raúl Porras Barrenechea para registrar los folletos dispersos en la colección "Papeles Varios" de la Biblioteca Nacional. Ese mismo año fue nombrado "Auxiliar" en la Biblioteca Nacional. Hacia 1926 fue ascendido, por antigüedad, a "Conservador". De 1923 a 1925 compartió las labores en la Biblioteca Nacional con el trabajo de supervigilar el servicio nocturno en la Biblioteca de la Universidad. Desde agosto de 1925 hasta junio de 1926 tuvo que apartarse de la Biblioteca para desempeñarse muy activamente en la campaña plebiscitaria de Tacna y Arica. Y aquí no podemos dejar de anotar una de esas incongruencias que suelen ocurrir en nuestro país. A pesar de haber hecho ín-

tegra y en forma activa y eficiente la campaña plebiscitaria e incluso haber sido herido en el transcurso de ella, Basadre no se encuentra entre quienes han recibido pensiones u honores por ese motivo.

A su regreso de Tacna y Arica, en junio de 1926, volvió a la Biblioteca Nacional donde permaneció hasta 1930 en que fue nombrado Director de la Biblioteca de la Universidad. En 1931 viajó Basadre a los Estados Unidos para estudiar organización de bibliotecas con una beca de la Fundación Carnegie, siendo el primer peruano que recibía esta distinción. En este país trabajó duramente como "interno" en varias bibliotecas-tipo, conforme a un programa preparado especialmente para él por la Asociación Norteamericana de Bibliotecarios. Posteriormente viajó a España y Alemania. De regreso al Perú en 1935, se hizo cargo de sus cátedras y de la Biblioteca de la Universidad. Basadre entregó a la Secretaría General de la Universidad los honrosos documentos que acreditaban sus actividades académicas en Estados Unidos y en Europa. Pocos años después manos misteriosas hicieron desaparecer estos documentos.

Como Director de la Biblioteca de la Universidad, Basadre dió nueva vida al "Boletín Bibliográfico", publicándose en dicha revista listas de libros peruanos editados anualmente, relaciones sistemáticas de artículos aparecidos en diarios y revistas nacionales; bibliografías de autores contemporáneos y relaciones de seudónimos. Gracias a esta labor, a partir de 1936 se puede conocer, debidamente clasificada, la producción bibliográfica en el Perú. En 1942 se vió obligado a renunciar a la Dirección de la Biblioteca de la Universidad porque un artículo de la Ley Orgánica de Educación promulgada en 1941, disponía que nadie podía ocupar más de un cargo administrativo y una cátedra en la Universidad. A la sazón Basadre tenía las cátedras de Historia del Perú (Investigación) en la Facultad de Letras y la de Historia del Derecho Peruano en la de Derecho, más la Dirección de la Biblioteca.

En mayo de 1943 un inexplicable incendio destruyó la Biblioteca Nacional. Al respecto Basadre nos dice: "El fuego habíase unido en monstruosa alianza con el agua para la destrucción de impresos y manuscritos preciosos que yacían empapados y en desorden, susceptibles de acabarse de malograr en la intemperie. Con la angustia de dominar el fuego se había prodigado, a veces innecesariamente, el agua en todos los lugares en donde podía observarse escombros humeantes. Más tarde encontramos, por ejemplo, el libro manuscrito con el diario de viaje del 'Amazonas', barco de la Armada Nacional, en su vuelta al mundo, indemne al fuego pero con el texto borrado irremediablemente por el agua".

Ante catástrofe nacional tan grande, el Presidente Manuel Prado nombró, a principios de junio de 1943, director de la Biblioteca Nacional a Basadre, quien en esos momentos estaba en vísperas de viajar a Nueva York para dirigir un curso de seminario de historia latinoamericana en la Escuela de Verano de la Universidad de Columbia. Renunció Basadre a este curso en

Columbia y aceptó el encargo de crear la tercera Biblioteca Nacional. ¿Cuál era su pensamiento en estos momentos ante este reto? El mismo nos lo dice en su folleto titulado "La Biblioteca Nacional de Lima 1943-1945": "Era mi convicción profunda que las llamas oprobiosas del incendio debían haber destruído algo más que libros, manuscritos, estanterías. Sobre sus cenizas sólo le cabía al Perú erigir otra institución, no para que fuese lo más parecida posible a la antigua, sino para que tratara de ser lo más parecida posible a lo que significa una biblioteca moderna en un país democrático. La incuria burocrática tenía responsabilidad directa o indirecta, en el siniestro; a ella habíase sumado también el viejo espíritu. La reconstrucción tenía que ser total: libros, servicios, organización, personal, espíritu". Y esto es precisamente lo que, con admirable tesón, logró Basadre. Creó la Escuela de Bibliotecarios, logró recopilar en el territorio nacional y en el extranjero mucho material bibliográfico peruano o referente al Perú; fueron adoptadas para la catalogación las reglas de la American Library Association en su edición de 1941 con otras de la Biblioteca Vaticana y se escogió el sistema de clasificación decimal de Dewey, el cual se continúa utilizando con todo éxito. Podemos decir, pues, con toda exactitud y justicia que Basadre es el creador de la nueva Biblioteca Nacional y el fundador de la profesión de Bibliotecario en el Perú.

Esta noche nuestro nuevo e ilustre consocio nos ha deleitado con lo que él modestamente llama "un ensayo de iniciación a la sociología histórico-literaria", pero que en realidad es un sagaz estudio de los textos referentes al Almirante Grau, escritos por insignes intelectuales como Monseñor Roca y Boloña, González Prada, Riva-Agüero, Porras Barrenechea y Bustamante y Rivero. Páginas de perenne vigencia, debidas a esclarecidos peruanos de ayer y de hoy, que confluyen en un punto focal: la admiración respetuosa a la memoria del Gran Almirante y a los valores que él encarnó. Ciertamente es ésta una de las conclusiones que más deben hacernos reflexionar. Basadre nos hace ver que ante la figura de Grau existe una coincidencia fundamental de los grandes peruanos, por distintas que sean la formación, las generaciones y las posiciones ideológicas. Y es que, como bien ha dicho el doctor Basadre, ante la grandeza de Grau son vanos los intentos de las ideologías para capitalizar a su favor un caudal ético y humano que en sí es muy superior y ajeno a cualquier manejo partidista o apasionamiento político. En el extremo contrario, a nadie se le oculta que sólo una ruin mezquindad pretendería disminuir la estatura moral de Grau, haciéndola derivar exclusivamente de esquemas socioeconómicos o de menguados intereses de grupo.

El pragmatismo o el oportunismo no son, en el terreno del enjuiciamiento ético, buenos consejeros, y así lo insinúa Basadre cuando subraya las virtudes del "injustamente vilipendiado periodismo capitalino independiente" o como cuando alude a la sencillez y modestia económica con que Grau se honró a sí mismo y a los suyos.

No quisiera terminar estas palabras de gozoso recibimiento, sin referirme a la vibrante invocación final del discurso de orden, que encierra en su

concisión la más paladina y hasta emotiva profesión de fe en la supremacía de los valores del espíritu. Hoy más que nunca, nos son necesarias palabras como las que hemos escuchado en torno al tesoro diamantino de una enseñanza moral. Hay que recordarlas siempre, y hoy cobran más validez por la autoridad de quien las pronuncia, pero sobre todo para reafirmar la adhesión de nuestro Instituto —que debiera ser la de todos los elementos conscientes del país— a las esencias del patriotismo y de la historia, miradas por unos desgraciadamente con indiferencia y escepticismo, o escarnecidas por otros con cinismo o mezquinos cálculos de utilidad. Y en esta adhesión nos acompaña desde hoy don Jorge Basadre, a quien recibimos como amigos en esta Casa, proclamándolo, una vez más, maestro de peruanidad.





# Crónica

## ANTECEDENTES DEL INSTITUTO

En 1963 un grupo de jefes y oficiales de la Marina de Guerra del Perú, miembros del Centro Naval y dirigentes del Museo Naval, interpretando un antiguo anhelo de la Marina, decidió empeñarse en un plan de trabajo para la preparación de una obra que recogiera las actividades y empresas que han tenido como escenario el mar peruano. Los objetivos se resumían en familiarizar a los peruanos con la historia marítima, y en estimularlos a usar su propio mar para el mejor desenvolvimiento de la nación. Ello se traduciría, asimismo, en la formación de una conciencia marítima.

El 27 de setiembre de 1963 nació la "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú", que vinculó a oficiales de marina, científicos e historiadores. Se propuso como quehacer inmediato reunir la documentación disponible tanto en el Perú como en el extranjero. Los proyectos de investigación en los archivos históricos fueron tan vastos que aun ahora siguen concretándose en países europeos y latinoamericanos.

La etapa de redacción de la Historia Marítima del Perú comenzó en 1966. Cuando todavía se hallaba esta tarea en proceso, y para dar consistencia duradera a una obra que ya prometía largos alcances, surgió el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

## LA FUNDACION

Por Decreto Supremo de 17 de octubre de 1973, fue creado el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. En el art. 2º se señalan los fines y atribuciones del nuevo centro académico:

a) Realizar y fomentar el estudio sobre el Mar Peruano, la Historia Naval y todos los acontecimientos relacionados con el poder marítimo;

b) Salvaguardar el pasado histórico del Mar Peruano, así como el de los ríos y lagos que constituyen el medio acuático del territorio nacional;

c) Motivar e incentivar la conciencia marítima en el país publicando y divulgando los trabajos de investigación que realice;

d) Propiciar y contribuir a la formación integral de historiadores del Mar;

e) Organizar conferencias, disertaciones, congresos, seminarios y todo tipo de actividades afines con el Instituto;

f) La anterior enumeración no es limitativa sino meramente enunciativa, pudiendo en consecuencia realizar todos los actos acordes con los fines del Instituto.

Por Resolución Ministerial de 5 de diciembre de 1973 se designó el Comité Ejecutivo del IEHMP, integrado por: Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Presidente; Contralmirante Esteban Zimic Vidal, Contralmirante Guillermo Faura Gaig; Contralmirante Melitón Carvajal Pareja, Capitán de Navío Francisco Quiroz Tafur; Capitán de Fragata Juan Manuel Castro Hart, Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, Capitán de Corbeta José Cosio Zamalloa, Teniente 1º CJ Luis Ricardo Flores Ortiz, doctor José A. de la Puente Candamo, doctor J. Antonio del Busto Duthurburu y R.P. Armando Nieto Vélez S.J. El Comité Ejecutivo preparó el proyecto de Estatuto del IEHMP, que fue finalmente aprobado por el Supremo Gobierno mediante Resolución Ministerial de 10 de mayo de 1974.

El Estatuto consta de seis capítulos y 30 artículos. El art. 4º señala que los miembros de número podrán ser cuarenta, de nacionalidad peruana, de los cuales veinte serán Oficiales de la Marina de Guerra del Perú, en situación de actividad, disponibilidad o retiro.

## MIEMBROS DE NUMERO Y JUNTA DIRECTIVA

Los Miembros de Número son actualmente los siguientes:

1. Capitán de Fragata (ADM) Héctor Absi Concha
2. Dr. Geraldo Arosemena Garland
3. Dr. Jorge Basadre Grohmann
4. Dr. Hermánn Buse de la Guerra
5. Dr. José Luis Bustamante y Rivero
6. Contralmirante José Carcelén Basurto
7. Contralmirante Melitón Carvajal Pareja
8. Capitán de Fragata Juan Manuel Castro Hart
9. Capitán de Corbeta José Carlos Cosio Zamalloa
10. Dr. Félix Denegri Luna
11. Dr. José Agustín de la Puente Candamo
12. Dr. José Antonio del Busto Duthurburu
13. Vicealmirante Guillermo Faura Gaig
14. Teniente 1º (CJ) Ricardo Flores Ortiz

15. Vicealmirante Augusto Gálvez Velarde
16. Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde
17. Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo
18. Dr. Guillermo Lohmann Villena
19. Dr. Aurelio Miró Quesada Sosa
20. Ingeniero Ramón Mugica Martínez
21. R.P. Armando Nieto Vélez S.J.
22. Dr. Georg Petersen Gaulke
23. Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado
24. Contralmirante Federico Salmón de la Jara (Presidente)
25. Dr. Jorge Sánchez Romero
26. Capitán de Navío José Valdizán Gamio
27. Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero
28. Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez
29. Dr. Alberto Wagner de Reyna
30. Contralmirante Esteban Zimic Vidal

De acuerdo con el art. 20 del Estatuto del IEHMP, se elaboró el Reglamento de Vocalías. Cada uno de los Vocales de la Junta Directiva está encargado expresamente de la dirección de uno de los Departamentos, a saber: Científico, Histórico, de Intereses Marítimos, de Biblioteca y Publicaciones, y de Monumentos, Archivos y Museos.

En sesión de Asamblea General Ordinaria de fecha 27 de marzo de 1978 se efectuaron las elecciones de Junta Directiva del IEHMP. La votación dio los siguientes resultados:

Presidente: Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Vicepresidente: Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo

Secretario Ejecutivo: Capitán de Fragata Luis F. Villena Gutiérrez

Tesorero: Capitán de Fragata (ADM) Héctor Absi Concha

Vocal del Dpto. Científico: Contralmirante Esteban Zimic Vidal

Vocal del Dpto. Histórico: Dr. Félix Denegri Luna

Vocal del Dpto. de Intereses Marítimos: Contralmirante José Carcelén Basurto

Vocal del Dpto. de Intereses Marítimos: Contralmirante José Carcelén Vélez S.J.

Vocal del Dpto. de Monumentos, Archivos y Museos: Capitán de Corbeta José C. Cosio Zamalloa.

En el curso de dicha sesión fue aprobada la incorporación, como Miembro de Número del Instituto, del Capitán de Fragata Miguel Flores Nohesell.

## NECROLOGIA

El 6 de abril de 1978 falleció el Capitán de Corbeta (r) Dr. Teodosio Cabada González Prada, Miembro de Número fundador del IEHMP. En el acto del sepelio el doctor Geraldo Arosemena Garland llevó la palabra del Instituto. En la sección final de la Revista publicamos el discurso del Dr. Arosemena y el artículo evocativo que sobre el eminente consocio desaparecido ha escrito el Dr. Hermann Buse de la Guerra.

## LA PRIMERA PARTE DE LA HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Entre los años 1972 y 1975 fueron publicándose los doce volúmenes que constituyen la Primera Parte de la Historia Marítima del Perú. La favorable acogida que la obra encontró por parte del público llevó al Instituto a proceder de inmediato —en abril de 1975— a elaborar la segunda edición. Ultimamente, en octubre de 1977, se ha llegado a culminar la tercera edición, corregida en algunos aspectos. La relación completa de los volúmenes publicados es la siguiente:

Tomo I, vols. 1 y 2. **El Mar, Gran personaje.** Prólogo, Dr. José Luis Bustamante y Rivero.— Geografía y Geología, Dr. Georg Petersen.— Oceanografía, Ing. Ramón Mugica.— Biología, Dr. Jorge Sánchez Romero.

Tomo II, vols. 1 y 2. **Epoca Prehistórica.** Dr. Hermann Buse de la Guerra.

Tomo III, vols. 1 y 2. **Siglo XVI, Historia interna y externa.** Dr. José Antonio del Busto Duthurburu.

Tomo IV. **Siglos XVII y XVIII.** Dr. Guillermo Lohmann Villena.

Tomo V, vols 1 y 2. **La Independencia — 1790 a 1826.** Dr. José A. de la Puente Candamo.

Tomo VI, vols. 1 y 2. **La República — 1826 a 1851.** Dr. Félix Denegri Luna.— **Conflicto peruano-ecuatoriano 1858-1859.** C. de N. Julio J. Elías Murguía y R.P. Armando Nieto Vélez S.J.

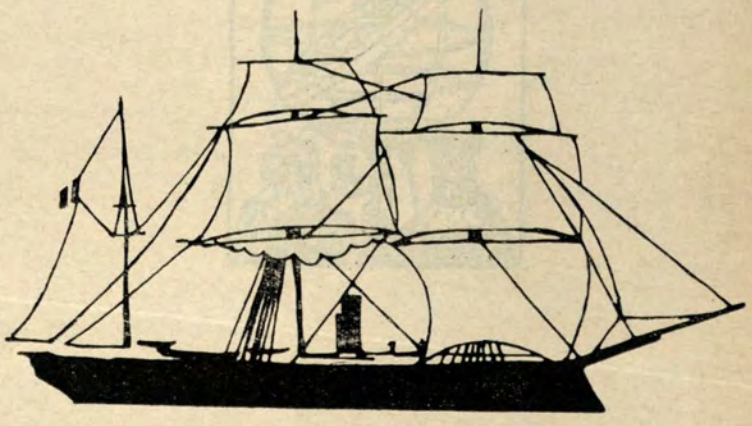
Tomo VII. **La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica (1864-1868).** Dr. Alberto Wagner de Reyna.

El Gobierno peruano declaró la "Historia Marítima del Perú" de interés nacional, por sus valores científicos e históricos; y encargó al Instituto de todo lo referente a su publicación.

## OTRAS PUBLICACIONES

El IEHMP ha editado en 1976, en un volumento de 268 páginas, la colección de crónicas del periodista José Rodolfo del Campo (1854-1928), enviadas a "El Comercio" entre abril y diciembre de 1879. El libro se titula: **Campaña Naval 1879** y lleva prólogo del Dr. Hermann Buse, así como un glosario de términos náuticos, por el mismo autor. De la obra de Del Campo se habían hecho dos ediciones (en 1920 y 1921), pero se hallan completamente agotadas, por lo que el IEHMP consideró conveniente una nueva reedición enriquecida con la contribución del Dr. Buse.

También se han publicado en forma de folleto los **Documentos de creación, Estatuto y Reglamento de Vocalías** (Lima, 1977, 28 págs.).





# Necrologia

## CAPITAN DE CORBETA TEODOSIO CABADA

(* 16 abril 1896 — † 6 de abril 1978)

Discurso del Dr. Geraldo Arosemena Garland

*Señoras y señores:*

*Traigo a esta dolorosa ceremonia la palabra del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para despedir en nombre de esta docta Institución, a su Miembro de Número, que mucho nos hará falta, Teodosio Cabada González Prada, a quien todos los que tuvimos el privilegio de ser sus amigos, llamábamos cariñosamente: Toto.*

*Toto, que ayer entregó su alma a Dios, fue, como todos lo sabemos, un hombre superior, por su talento extraordinario, del que dio muchas pruebas y por la bondad de su corazón.*

*De joven, siguiendo el ejemplo de su progenitor y de sus antepasados que defendieron a la Patria con las armas en la mano, se enroló en nuestra Marina de Guerra, distinguiéndose, entre compañeros y amigos, por su capacidad y preparación. La miopía que padecía se agudizó y esto lo obligó, con gran sentimiento suyo, a apartarse del servicio activo de su nobilísima profesión, a la que siguió siempre vinculado, prestándole toda su cooperación.*

*En 1919, de Guardiamarina, ingresa a la Facultad de Letras y Filosofía de la Universidad Mayor de San Marcos, guiado por su permanente afán de saber, de aumentar sus conocimientos. Allí lo conocí y nació desde entonces entre nosotros, por afinidades espirituales una amistad fraternal, sin eclipses, que ha durado hasta el día de su desaparición.*

*No voy a mencionar todos los actos de su vida, regidos siempre por los principios del honor y la lealtad. Hombre bueno como pocos, fue dueño de una alma blanca, limpia, pura, inclinada a hacer el bien, a servir a los demás. Soy testigo de excepción de lo que afirmo, porque he vivido muy cerca de él, más de medio siglo. Dotado de extraordinario talento, la vastedad de sus conocimientos y su singular preparación justificaron que destacara en nuestros medios intelectuales. Era una enciclopedia viviente que repartía su saber con satisfacción, no habiendo conocido nunca la pretensión ni la vanidad.*

*Pocos peruanos más completos que Toto. Aparte de distinguidísimo marino, ejerció durante algún tiempo la profesión de abogado con sabiduría*

y altura. En institutos superiores dictó importantes cursos tanto en Ciencias como en Letras. En San Marcos enseñó con auténtica maestría Historia de la Cultura, habiendo sido elegido, al retirarse, catedrático emérito de esta Universidad.

Sirvió también a la Patria como diplomático. Fue Embajador en varios países de América, en los que dejó muy bien puesto el nombre del Perú. Demostró, asimismo, su saber, como político, escritor, historiador, literato y poeta. Hombre de consulta en distintas ramas del saber humano, como verdadero humanista que fue. Y en su hogar se comportó siempre como esposo modelo y padre de familia ejemplar.

Querido Toto, hermano de corazón:

Allí donde ahora te encuentras, donde moran los seres buenos y justos que, como tú nunca hicieron mal a nadie, escucha estas mis palabras de adiós y despedida.

---

## TEODOSIO CABADA

por Hermann Buse de la Guerra

Muy penoso para este Instituto, que lo contó entre sus Miembros de Número Fundadores, el fallecimiento, ocurrido el 6 de abril, del doctor Teodosio Cabada González Prada. Concurrió el año pasado a una asamblea de la institución, en la cual, muy animoso, siempre locuaz, rodeado de amigos, departió con éste, su antiguo alumno de la Universidad de San Marcos, pero desde aquella vez la Casa que congrega a quienes escribimos la "Historia Marítima del Perú" lo perdió. Octogenario aunque vigoroso y perfectamente lúcido, con las mismas inquietudes de cuarenta o cincuenta años atrás, ha dejado este mundo ante la desconcertante sorpresa de quienes fuimos sus amigos. Como en tantos otros casos, la muerte le salió al encuentro por camino avieso.

Más que de mediana estatura, la tez muy blanca, la voz ligeramente atiplada, miope de gruesas lunas que fruncía los párpados para ayudar a su débil visión, pero siempre erguido, saludable, entusiasta, decidor, Cabada fue primero marino y como tal sirvió en la gloriosa institución hasta alcanzar el grado de Capitán de Corbeta. En su vida, jalonada por altos logros profesionales, tuvo un episodio de coraje, de pundonor, de entereza moral realmente ejemplar: caído el Presidente Augusto B. Leguía, quien lo había llamado como Edecán, permaneció a su lado hasta el último momento. El Presidente derrocado, el Presidente insultado, agredido y expuesto a la ira y a los desenfrenos populares, el hombre que tras el poder sin límites de once años, era ahora, vencido por la revolución de Arequipa y abatido moral y físicamente por el

*más cruel infortunio, un simple despojo humano para el que no había ni cristiana clemencia, tuvo a su lado un servidor leal y un amigo valiente. Sólo uno, y ése, hasta el postrer instante: el Teniente de la Armada Teodosio Cabada. En esos convulsos días, con vandalismo, terror, persecuciones y saqueos, Cabada dio una lección de lo que escuetamente —pero a veces dramáticamente— se llama cumplimiento del deber por dictado de conciencia, pase lo que pase.*

*Después estudió para abogado y se graduó, y al mismo tiempo ingresó —respondiendo, quizá, al mayor requerimiento de su vocación— al campo de la Historia, en el que iba a alcanzar consagración. Reabierta la Universidad de San Marcos al promediar la década del 30, ésta lo llamó para que, al lado de don Horacio Urteaga, dictara el curso de Historia de la Civilización en la Facultad de Letras. Allí conocimos al Maestro, en sus inolvidables lecciones de cuatro a cinco de la tarde, que se prolongaban muchas veces una hora más en el histórico patio. No contaba el reloj para Cabada. Le importaba, sí, avivar en sus alumnos el interés por la cautivante materia que dictaba. Nunca improvisó una clase. Llevaba sus apuntes, sus notas cuidadosamente ordenadas, los gruesos volúmenes del Instituto Gallach o las últimas obras de los expertos en las antigüedades egipcias, asirias, persas, chinas o hindúes. Hablaba con fruición de los sumerios y los acadios, de los pueblos de Caldea, de las ruinas de Ur, Tello y Babilonia, de las excavaciones en Nínive y, naturalmente, cambiando de escenario, de la majestad monumental de las maravillas faraónicas, por ejemplo de los colosos de Abú Simbel. Especial atención ponía en los progresos alcanzados por los matemáticos de la milenaria Mesopotamia, se deleitaba relatando las audacias astronómicas (o astrológicas) de los sacerdotes que en las noches estrelladas subían a las altas plataformas de los zigurats para observar el cielo, y cuando tropezaba con algún problema de difícil solución, en un gesto de verdadero maestro, de maestro promotor de los estudios, requería la ayuda de sus alumnos para superar el escollo. Entonces intervenía ese gran matemático que fue don Pedro Abel Labarthe, a quien le llevaba la consulta su hijo Manuel, alumno también de Cabada, y todo quedaba clarificado.*

*Pero, si en la Cátedra de Historia de la Civilización era apasionante y realmente despertaba inquietudes, y en la oratoria académica asombraba por la erudición, el enfoque certero, la interpretación cabal y el buen decir (como cuando habló ante ilustres personalidades del mundo hispano-americano en La Rábida, a nombre de las delegaciones de los países del Nuevo Mundo), a Cabada, como profesor de Historia y orientador y renovador de los estudios en este campo, hay que juzgarlo principalmente desde el ángulo de sus grandes aportes, y uno de los más meritorios es, sin duda, el de haber introducido en el medio universitario peruano la obra colosal del inglés Arnold Toynbee. Ya el año 38 divulgaba, en sus lineamientos generales, el enciclopédico* Estudio de la Historia, *que las prensas de Oxford habían distribuido restringidamente, en el idioma del autor, por el año 35. Y poco después publicaba un folleto —creemos, el primero sobre la materia en el Perú— sobre el esquema*

de las civilizaciones propuesto por el eminente profesor de la Universidad de Londres (mucho antes, por lo tanto, que Emecé de Buenos Aires sacara la versión completa por Jaime Perriaux). Así, pues, con escasa diferencia de tres años (y no obstante los inconvenientes derivados de la crisis política europea) Cabada exponía en su cátedra de San Marcos la obra, innovadora y fundamental, del gran historiador y filósofo inglés, con justicia considerado como el Spengler de mediados del siglo XX. He ahí, fuera de duda, el mayor de sus méritos, el de mayor influencia y perdurabilidad.

Le correspondió a Cabada ejercer la docencia en una época brillante de nuestra cuatricentenaria universidad: época de ilustres maestros en la Facultad de Letras como Mariano Iberico Rodríguez, Enrique Barboza, Jorge Basadre, Julio Tello, José Jiménez Borja, Luis Valcárcel, Julio Chiriboga, Aurelio Miró Quesada, Manuel Beltroy, Horacio Urteaga y otros. En Filosofía, Iberico Rodríguez llevaba a sus alumnos al milagroso mundo de los griegos, Barboza a las medulares concepciones del genio germánico y Chiriboga a la piedra fundamental del kantismo. En Literatura, era un deleite escuchar a Miró Quesada, fino, elegante, o a Beltroy, entusiasta, fervoroso. La Prehistoria tenía a Tello, el Imperio de los Incas a Valcárcel, la Colonia a José Valega, y la República a Basadre, éste culminando ya su monumental Historia que le daría celebridad. En las fuentes históricas estaba Urteaga, infatigable. Para el conocimiento del idioma, Jiménez Borja, y para los clásicos, un joven que era una gran promesa, Luis Fabio Xammar, que acababa de reemplazar al poeta José Gálvez. En ese grupo, destacando por su vigor innovador, por su dedicación y por la calidad de contenido de sus exposiciones, Cabada.

(Tenía otra virtud, que si en Inglaterra es rutina congénita, en el Perú, y especialmente en una universidad peruana, tiene gran importancia: la puntualidad).

Marino, abogado, diplomático, historiador: tal los lados o facetas de esta personalidad distinguida, de este señor en el más ajustado sentido hidalgo de la palabra. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, no faltó hasta el año pasado a ninguna convocatoria. Estuvo ausente, sí, de nuestra última asamblea realizada el 27 de marzo. No sospechamos lo que se ocultaba tras esa ausencia. La cita con lo inexorable ya estaba fijada y se adelantó a todos los que ese día le esperaban. Simplemente se adelantó porque en este mundo de incertidumbre e inseguridades lo único cierto y seguro, y por ende ineludible, es, tarde o temprano, esa cita. Le deseamos Paz en el Señor.

---



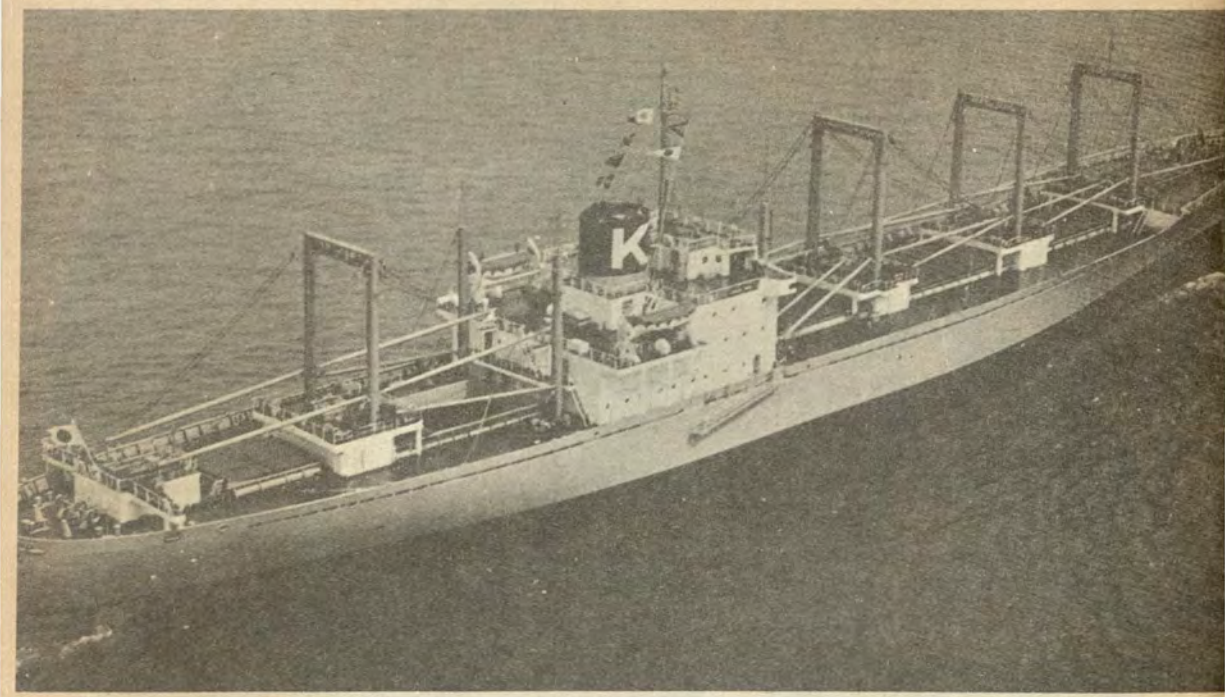
DOCE VOLUMENES
DE HISTORIA Y CIENCIA

# *HISTORIA MARITIMA DEL PERU*

ESCRITA POR UNA GENERACION DE
PERUANOS, PARA LOS PERUANOS DE
TODAS LAS GENERACIONES.

# "K" LINE

KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



# KAWASAKI DEL PERU S.A.

## AGENTES GENERALES DE "K" LINE

SERVICIOS DE LINEA REGULAR

SERVICIOS DE PETROLEROS

SERVICIOS DE CARGUEROS ESPECIALIZADOS

SERVICIOS TRAMPERS

LAS BEGONIAS 441 - OFICINAS 346/347 - SAN ISIDRO - LIMA

APARTADO 3916 - TELEFONO 402352 - TELEX 25561/20290

# 72

# HISTORICOS AÑOS TRANSPORTANDO RIQUEZA Y TECNOLOGIA POR LOS MARES DEL MUNDO



La Compañia Peruana de Vapores, desde su fundación y a lo largo de su trayectoria marítima, viene contribuyendo al desarrollo del comercio exterior del Perú, renovándose mediante un servicio conferenciado que abarca seis Líneas Regulares;

- ATLANTICO NORTE • EE.UU. • CANADA
- GOLFO EE.UU.
- EUROPA • CONTINENTE EUROPEO
- JAPON
- PACIFICO • EE.UU. • CANADA
- EUROPA • MEDITERRANEO

Presta además servicio de buques graneleros hacia todos los puertos del mundo.

**COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES**

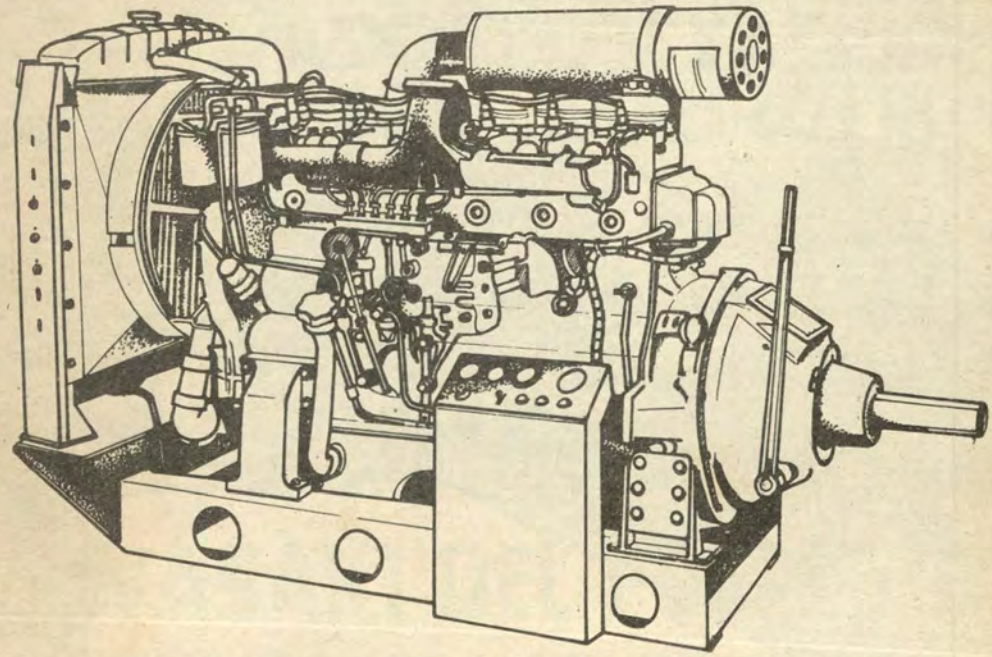
... TRANSPORTANDO PROGRESO

# SOMERIN

## SOCIEDAD MERCANTIL INTERNACIONAL S. A.

Rufino Torrico 981 Lima - Casilla 10229 - La Colmena
Telfs. 28-7715 - 28-7960

**MOTORES DIESEL**



AUTOMOTRICES
INDUSTRIALES
ELECTROGENOS

PERKINS
VOLVO
FORD
RUSTON

- Grupos electrógenos, Motores, Motores marinos: Ford, Volvo. Ruston, Paxman, GEC, Perkins
- Tractores de Orugas
- Bulldozer Rectos y Angulables
- Cargadores Frontales y Articulados
- Retroexcavadoras de Orugas y Ruedas
- WABCO: Camiones mineros, Motoniveladoras, Moto traillas
- MARION: Excavadoras
- O y K: Retro Excavadoras Hidráulicas
- Maquinaria Agrícola Massey Ferguson, Implementos

# INDUSTRIA PERUANA DE METALES Y DERIVADOS S. A.

**OXIDOS DE PLOMO:**

**POLVO VERDE:**

PARA BATERIAS, FRENOS

**MINIOS:**

STANDARD
NON-SETTING
HIGH DISPERSED
PARA PINTURAS, CERAMICAS
Y VIDRIOS.

**LITARGIRIO**

TIPO AMARILLO CANARIO
**ESCALIT.** PARA ANALISIS QUIMICOS
DE ORO Y PLATA

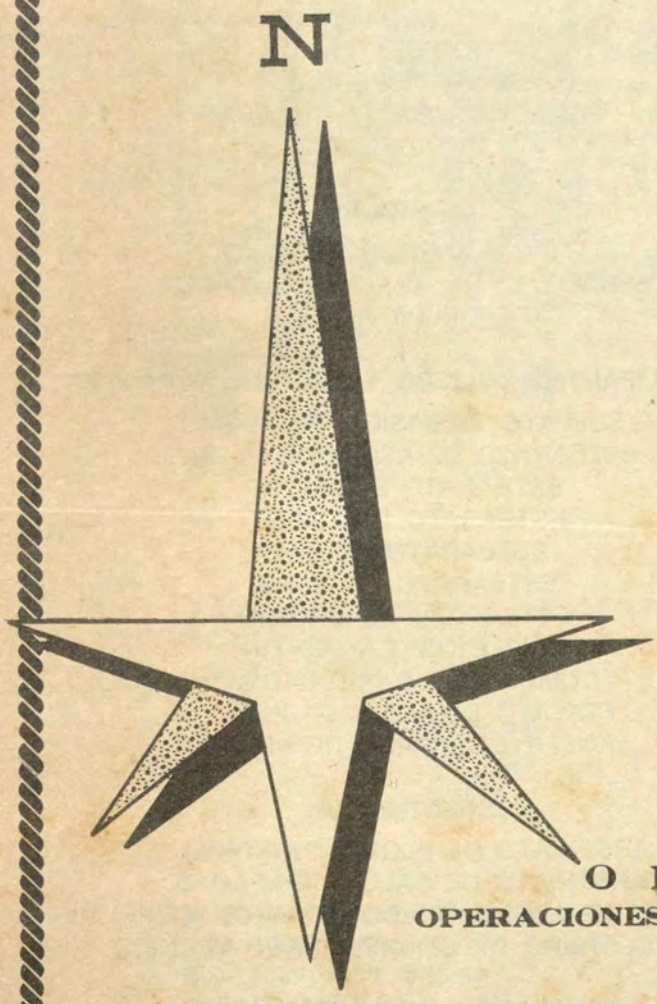
**ESTABILIZANTES SOLIDOS Y ADITIVOS PARA P.V.C.**

SULFATO TRIBASICO DE PLOMO
ESTEARATO DIBASICO DE PLOMO
ESTEARATO DE PLOMO
ESTEARATO DE CALCIO
ESTEARATO DE ZINC
ESTEARATO DE BARIO
ESTEARATO DE CADMIO
COMPLEJOS: CALCIO-ZINC
COMPLEJOS: BARIO-CADMIO
FTALATO DIBASICO DE PLOMO
FOSFITO DIBASICO DE PLOMO

**INSECTICIDAS:**

ARSENIATO DE PLOMO "NOVOKILL"
ARSENIATO DE CALCIO "PARACAS"
OXICLORURO DE COBRE, GRADO MOJABLE "CUPRIDOR 88"
OXICLORURO DE COBRE, GRADO TECNICO

AV. MATERIALES Nº 2665 - LIMA
(Av. Argentina cuadra 28)
CABLES "IPDEMYDSA"
TELEFONOS: 526641 - 521913
TELEX: 20301
CASILLA POSTAL: 4801
LIMA - PERU




O P A M A R

OPERACIONES MARITIMAS S. R. LTDA.

HUASCAR 2145 - Lima 11 - PERU TELEFONOS 246102 314665 246346 TLX 20119 PE OPAMAR

XEROX®

CORTESIA

# BAYOVAR

MUELLE DE CARGA

## OLEODUCTO NORPERUANO



**GEORGE WIMPEY & Co. Ltd.**

**Hammersmith Grove W6**
Tel. 01-7482000 - Telex 22436
**INGLATERRA**

**Av. Nicolás de Piérola 742**
Tel. 312188 - Telex 25475 PU
**LIMA-PERU**

Instituto
de
Estudios
Histórico Marítimos
del Perú

