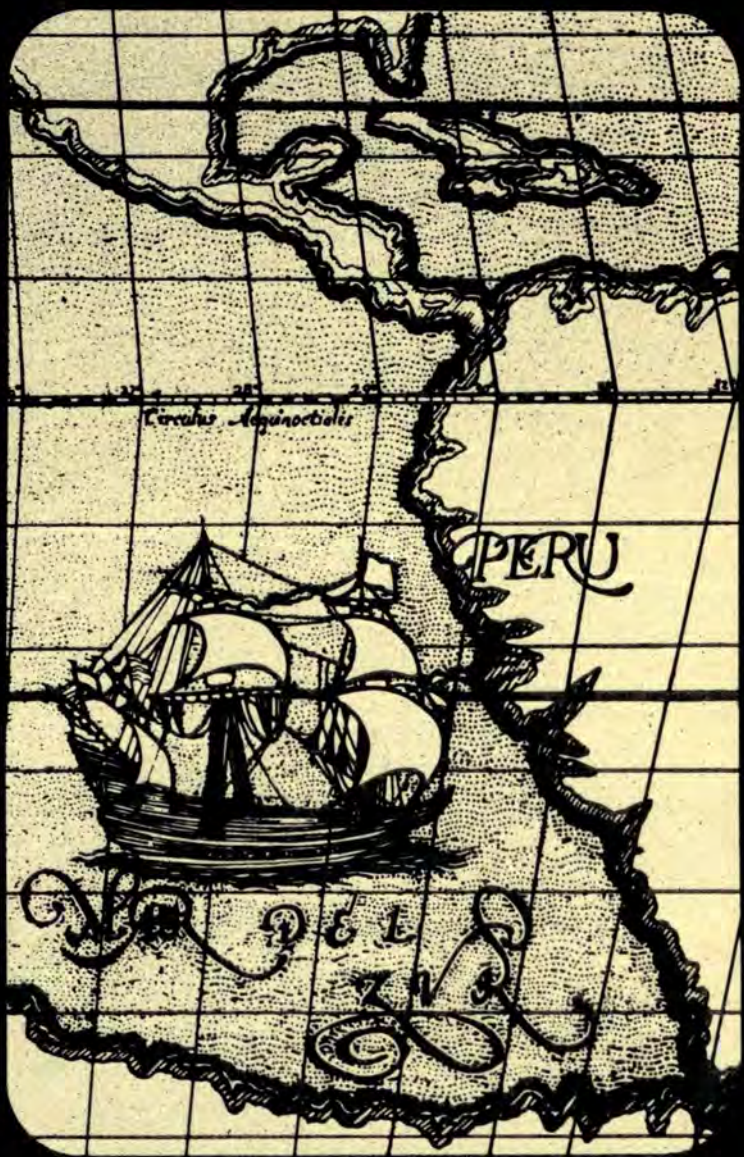
REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU



10 - 11

1991 - 1993



REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU



1991 - 1993

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27,
Telfs.: 229950 - 407273 - Fax. 227838

El Instituto no se responsabiliza de las expresiones emitidas por los autores bajo su firma.

IMPRENTA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

Nº 10–11 LIMA 1991–1993

EVOCACION TESTIMONIAL

Discurso del Contralmirante Federico Salmón de la Jara 9
Discurso del Dr. José Agustín de la Puente Candamo 19

INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO

Ella Dunbar Temple Aguilar, **Apostillas sobre la documentación naval británica en la etapa de la Emancipación** 27
Discurso del Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero 59
Beatriz Ramacciotti de Cubas, **La protección del medio marino; perspectivas jurídicas internacionales** 67
Discurso del Capitán de Fragata Luis F. Villena Gutiérrez 106
Jorge Parra del Riego Endara, **Presencia de la Marina en la defensa de Lima** 113
Discurso del Dr. Raúl Palacios Rodríguez 137
Alfonso Estremadoyro Navarro, **Las dos casas del Gran Almirante Miguel Grau, héroe de Angamos** 141
Discurso del Vicealmirante Rafael Durán Rey 163

ARTICULOS

José María Martínez-Hidalgo y Terán, **Las naves de Colón y la polémica que no cesa** 171
José Ramón García Martínez, **La fragata blindada española "Numancia". Campaña del Pacífico y circunnavegación** 189

CRONICA

Actividades del Instituto 207

NECROLOGIA
Ingeniero Ramón Mugica Martínez.– Ingeniero Jorge Grieve Madge.-
Contralmirante Esteban Zímic Vidal.– Capitán de Fragata Juan
Manuel Castro Hart.– Vicealmirante Luis Edgardo Llosa G.P. .–
Srta. Libertad Pinasco Mendoza.– Sr. José Luis Gamero Alania 219

Evocación Testimonial
Al conmemorarse los 30 años de vida institucional

Discurso del Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Conmemora hoy el Instituto el trigésimo aniversario de su vida institucional, establecido realmente por el inicio de un viejo y anhelado designio que bien lo sabíamos iba a ser largo y difícil. Me toca, por razones de felices coincidencias, traer a vuestra memoria el recuerdo de antiguas inquietudes, caros anhelos, experiencias, satisfactorios logros y hasta anecdóticos episodios ocurridos durante estos ya largos primeros treinta años. Me toca también dar fe del transcurrir de estos años plenos de rica experiencia, innegables logros, sentimentales recuerdos y renovado tributo a muchos hombres, aquí presentes, y también emocionado homenaje a ilustres personalidades que ya no están con nosotros, pero que dejaron al Perú y a este Instituto el sello imborrable de su recia imagen y la generosa entrega de su brillante intelecto, hombres que ya forman parte del patrimonio invalorable de nuestra patria.

Os pido, por tanto, interpretar, al igual que yo, que mis palabras, esta noche de recuerdos, no han de tener el rigor de las clásicas normas del acto académico ni de la docta oración. Hay entre los integrantes de nuestra entidad, y aquí están presentes, voces ciertamente más calificadas que la mía para destacar magistralmente el verdadero sentido y profundidad del acto que hoy nos congrega. Precisamente, uno de ellos, distinguido miembro de número y brillante autor de uno de los tomos de la **Historia Marítima**, el doctor José Agustín de la Puente Candamo, al sucederme en la tribuna, expondrá con la honda pulcritud de su palabra, el acento que queremos dar a la conmemoración de esta noche y su trascendente significado.

Recuerdo haber leído en una de las páginas de nuestros libros el hermoso concepto de su autor el declarar que "se sale de la tierra íntimamente dichoso cuando, con la clara intención de hacerla bien, se ha hecho la tarea hermosa de enfrentarse al destino ante las dificultades,

riesgos y vicisitudes de una obra". Pienso sinceramente que es esta una de las satisfacciones que legítimamente podemos experimentar quienes hemos compartido el grato trabajo que han representado estos treinta años que hoy celebramos. Es también, por ello, que esta hoche hay, señoras y señores, un conjunto de circunstancias que dan a esta cita un particular sentido. Tiene, además, un sabor exclusivo que pudiera no ser íntegramente comprendido por otras personas que no forman parte del selecto auditorio que nos acompaña.

Esta evocación testimonial comienza a mediados del año 1963. La Marina del Perú, gracias a la clara visión de los hombres que entonces la dirigían, hizo realidad un antiguo deseo que persistía por muchos años: la constitución de un Museo Naval que guardara los testimonios materiales de nuestro pasado histórico y los atestados de la vida y actividades de la institución. Testimonios y documentos conservados en forma dispersa en varias dependencias y repositorios de la propia Marina. Con remarcable acierto se encomendó esa tarea a un distinguido jefe que reunía las mejores cualidades para cumplir la importante misión: el capitán de navío Julio J. Elías Murguía, cuya capacidad intelectual y dedicación a la investigación de los anales de la armada constituía garantía de éxito.

Fue también feliz coincidencia que se destinara un viejo local contiguo al Centro Naval del Callao para establecer el museo de la institución. Se inicia entonces, para suerte de ambas entidades, un provechoso encuentro e intercambio de iguales inquietudes y pretéritos anhelos.

Durante largo tiempo fue sentida necesidad del personal naval el disponer de una historia que describiera y analizara profundamente las acciones y el papel jugado por el mar en la vida del Perú. Los meritorios esfuerzos realizados en los primeros años del siglo XX por Rosendo Melo y Manuel Vegas García y algunos otros historiadores constituían las únicas fuentes disponibles y si bien eran obras clásicas de la bibliografía naval, adolecían de las comprensibles limitaciones de la época en que fueron escritas y sus ediciones, ya agotadas, no habían sido actualizadas.

El 30 de setiembre de 1963, el acta de la sesión de la Junta Directiva del Centro Naval del Perú, tradicional hogar social, escenario de camaradería y mudo testigo de la ilustre prosapia del oficial de marina, registra en una de sus páginas la partida de nacimiento del acontecimiento que hoy conmemoramos. Invitado a esa sesión el señor capitán de

navío Julio J. Elías Murguía y quienes teníamos el honor de dirigir el Centro Naval, alcanzamos una decisión que había sido largamente contemplada: constituir una comisión que se encargara de planear, organizar y llevar adelante el proceso de escribir una historia no solamente naval en su estricto sentido militar, sino ampliada a todo el ambiente marítimo, comprendiendo todas aquellas actividades relacionadas con el mar y el medio acuático. Se formó entonces la que denominamos Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

Debo ahora hacer un alto para pronunciar con admiración que conservo inalterable, el nombre del entonces presidente de la Comisión de Cultura en la Junta Directiva: el señor capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, inigualable paladín del intento que comenzamos ese día y que hoy, treinta años después, renueva diariamente su cristalina fe, inquebrantable mística y creciente fervor por la causa que suscribimos en el acta del 30 de setiembre de 1963.

Y así se inició el largo camino, diré mejor, comenzamos a contar las diarias singladuras que alcanzan hoy los treinta años de extensa e ininterrumpida navegación. Supimos, desde el primer momento, que esta obra debería hablarnos del mar. Particularmente del Mar Peruano. A la luz de la historia debía relatarnos los acontecimientos ocurridos en el ámbito de este mar. Ella tenía que revelarnos el significado histórico de las gestas protagonizadas por muchos hombres que a través de siglos, hicieron del océano su habitat natural. Pero también comprendimos que las hazañas y los acontecimientos marinos cuentan con otro protagonista: el propio mar. Es por esto que decidimos comenzar con la descripción del escenario donde tuvieron lugar los acontecimientos que queríamos develar. Cuatro destacados científicos vertieron sobre las primeras páginas su amplio bagaje de conocimientos y probada sapiencia sobre la geología, la geografía de nuestra costa, la oceanografía y el contenido biológico de nuestro mar, mar de excepción. El mar que desde adolescentes y entonando el himno del cadete aprendimos a domar y querer, grabándolo por siempre en lo más profundo de nuestro espíritu. Por todo esto denominamos al primer tomo de nuestra **Historia Marítima**: **El Mar Gran Personaje**. Treinta años antes, Aurelio Miró Quesada, nuestro distinguido consocio lo había llamado: "El Mar Personaje Peruano".

Una tarde, la recuerdo soleada y con el mar de La Punta como amplio telón de fondo y solemne testigo de nuestro encuentro, reunimos a tres ilustres peruanos, valores consagrados de nuestra patria: José Luis Bustamante y Rivero, Alberto Ulloa Sotomayor y Jorge Basadre Grohmann.

Con incontenible entusiasmo, pero innegable timidez, les hablamos largamente de nuestro terco empeño. Fue, esa tarde, la fe de partida de un valioso aval que nos permitiría, poco después, solicitar al estadista incólume su participación en la presentación del prólogo de la obra. Incorporar, años más tarde, al seno del Instituto al primer historiador de la República y mantener con el ejemplar diplomático, permanente relación en la búsqueda del consenso para la presencia del Perú en la Convención del Nuevo Derecho del Mar.

Desde el inicio, la comisión tuvo especial cuidado en cumplir el imperativo de todo trabajo histórico que establece el examen de las fuentes que deben nutrir la investigación. Así señalamos y cumplimos los plazos indispensables para obtener, por intermedio de experimentados investigadores, la abundante y variada documentación existente en repositorios extranjeros y en los archivos del país. Nuestra biblioteca guarda ahora una extensa y valiosa documentación recabada en los más importantes archivos de Europa, los Estados Unidos de Norteamérica y otros países del continente. Esta amplia gama de publicaciones, libros, revistas, folletos, ilustraciones, xerocopias y microfilms fue debidamente explotada por cada autor y es parte vital del patrimonio logrado en el curso de estos treinta años de trabajo. No debo dejar de mencionar el valioso aporte que ha representado la permanente y generosa colaboración de distinguidos investigadores e historiadores residentes en el extranjero. Celia Wu de Brading en Gran Bretaña y Robert Scheina en los Estados Unidos han respondido sin limitaciones a todos nuestros pedidos e inquietudes durante el permanente proceso de la investigación.

Supimos, desde el primer momento, que no ha existido una instancia fundamental en nuestra historia en la que no hubiera estado presente el mar y que el objetivo principal que debía guiar a todos los historiadores que participaban en nuestro proyecto tendría que exaltar la actitud de los peruanos en su permanente afán de amar, escudriñar y reconocer ese mar, desde las más lejanas épocas, aun las de la Prehistoria, la Prehispánica, la Conquista, los avatares de la Colonia, el gesto valiente de la Emancipación y los primeros cien años de la República. Plenamente conscientes de la magnitud del trabajo por realizar, convocamos al más selecto grupo de historiadores para ayudarnos en tan seria tarea. Es este el momento apropiado para relevar desde lo más profundo de nuestros sentimientos la excepcional respuesta que a nuestro ruego diera cada uno de estos notables peruanos. Su participación ha hecho posible presentar al Perú y ante el consenso del juicio internacional, una historia especializada que nos enorgullece y que está cumpliendo cabalmente con el ideal que soñamos esa tarde del 30 de setiembre de 1963.

Desde el nacimiento de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú han pasado ya treinta años. Durante ellos, se ha ido cumpliendo rigurosamente, en constante actividad el plan trazado inicialmente. Veinte volúmenes ya publicados han llegado a las manos de 10,500 suscriptores y ocupan lugar preferente en muchas bibliotecas del país, universidades y entidades académicas del extranjero. Desde la prehistoria hasta los primeros veinte años del siglo que vivimos, miles de páginas cubren varios siglos del acontecer peruano paralelo al trajinar de las olas del mar: personaje de la patria.

Los nombres de los autores: José Luis Bustamante y Rivero, Georg Petersen Gaulke, Ramón Mugica Martínez, Jorge Sánchez Romero, Esteban Zimic Vidal, Hermann Buse de la Guerra, José Antonio del Busto Duthurburu, Guillermo Lohmann Villena, José Agustín de la Puente Candamo, Félix Denegri Luna, Alberto Wagner de Reyna, Julio Elías Murguía, Armando Nieto Vélez, Miguel Flórez Nohesell, Fernando Romero Pintado, Melitón Carvajal Pareja, Héctor López Martínez, Raúl Palacios Rodríguez y Percy Cayo Córdova, constituyen con la probanza de su sapiencia la mejor garantía de calidad de la obra realizada. El reconocido prestigio de los autores honra a la historiografía del Perú y es motivo de justificado orgullo para quienes formamos parte de esta casa que hoy empavesa al tope, vistiendo sus mejores galas para compartir con tan selecto auditorio la euforia de sus primeros treinta años. Para cada uno de estos hombres, algunos ya ausentes de esta vida, vaya caluroso, fuerte, cariñoso, nuestro agradecido aplauso.

La **Historia Marítima**, cuyo temario es tan vasto como el mar, está siendo escrita como el relato crítico del acontecer peruano desde la perspectiva oceánica y demuestra incontrastablemente la presencia del mar en la vida del Perú. Debo reconocer, muy personalmente, que en nuestra patria muchas veces la mayoría de los autores, centraron su estudio en los acontecimientos ocurridos en tierra soslayando el mar. La **Historia Marítima** demuestra en cada una de sus etapas la innegable influencia que el mar ha tenido en nuestra historia. Es más, como José Agustín de la Puente lo expresa, el tratar de la época de la Independencia, "La Historia de la Marina como los grandes acontecimientos de cada momento están inmersos en la historia universal del tiempo".

Con el transcurrir de los años, el esfuerzo primario que representaba la Comisión Para Escribir la Historia Marítima fue tomando creciente impulso. Aumentó día a día la comunidad de ideas y la integración entre historiadores y oficiales de marina que, dando ejemplo de laboriosidad, tenacidad e inquebrantable fe, han demostrado ampliamente que el trabajo en equipo no es quimera en nuestro medio, en el que, debemos

aceptar, han tenido plausible éxito empeños individuales. La **Historia Marítima** ha servido, pues, para vincular estrechamente, en horas de ininterrumpido trabajo, a quienes tuvimos el privilegio de vestir el uniforme con los que, brillantemente, discurren en el ambiente civil.

Son muchos los recuerdos que hoy vienen a mi memoria. No podré olvidar aquella mañana en el Centro Médico Naval, cuando el comandante Julio Elías, en trance de iniciar su última travesía, tomó en sus manos el primer volumen de nuestra **Historia Marítima**, entregado a él a manera de primicia por ser uno de sus iniciadores, y con la alegría que dispensan las grandes realizaciones, recobró la animación, revisando feliz las páginas del libro.

Quiero referirme ahora al grupo de almirantes que durante este largo camino han tenido la trascendente tarea de hacer más fácil el trabajo de los historiadores. Desde el primer día comprendimos que era indispensable dar a éstos el asesoramiento profesional técnico para interpretar y desarrollar aquellos aspectos esencialmente marineros y al efecto cada período histórico fue coordinado por un almirante, prestando a los autores el consejo requerido. Rindo emocionado tributo a la extraordinaria labor y muy alto espíritu de hombres que tras haber culminado destacada carrera, ocupando los más altos cargos en la institución, dieron sin límites su invalorable apoyo a la misión común.

Durante los primeros cuatro años, fue necesario llevar a cabo el inventario, clasificación y ordenamiento de toda la documentación de carácter histórico entregada al archivo por los diferentes archivos diseminados en varios repositorios. Debo resaltar con la mayor admiración el trabajo fecundo, capaz y sacrificado realizado por nuestras investigadoras: Victoria Espinosa, Miriam Salas, Alicia Castañeda e Ileana Vegas. Cumplida su misión, continúan prestando todo el bagaje de su calidad profesional.

El comandante Juan Manuel Castro Hart como integrante del Consejo Directivo y a cargo de la Oficina de Edición, fue factor esencial en nuestro trabajo a lo largo de estos años. En recuerdo a su invalorable labor, el Instituto mantiene permanente su retrato en el mismo lugar donde trabajó con invariable espíritu y bajo la advocación: "Las páginas de cada libro de la **Historia Marítima** guardarán por siempre la imagen de su recia personalidad y su devoción a la institución que tanto quiso. Sea éste el recuerdo permanente de las muchas horas que aquí pasó y el homenaje a la misión que con extraordinario celo y cariño supo imprimir".

Otro grupo, de muy alto significado por su labor silenciosa, abnegada y eficiente lo constituyen nuestros más antiguos empleados y secretarias en las funciones de secretariado, edición y biblioteca. Es mi deber dar sus nombres: Victor Tipiana, Julio Alva, Hélida Alvarez, María Spadaro y Esperanza Navarro. A cada uno de estos componentes del vital factor humano, mil gracias.

Al igual que toda nave que en continuada navegación va encontrando distintos puertos durante su ruta, nuestra comisión fue cambiando de fondeadero hasta en cuatro oportunidades. La figura de un navegante mochica, surcando el Mar del Sur sobre un caballito de totora, destacó en un modesto letrero luminoso, la entrada de un pequeño cuarto del viejo local del Centro Naval donde funcionara sus primeros ocho años.

El antiguo Ministerio de Marina en la avenida La Colmena, ya abandonado, fue refugio, entre 1971 y 1972, para los optimistas tripulantes de la embarcación que ya había izado sus primeras velas.

Un año después y siempre aferrada a las tradiciones navales, la comisión ocupó el antiguo local en la avenida Nicolás de Aranibar, donde durante cuarenta años funcionó la Zona Judicial de Marina. Sus viejas, siempre remozadas paredes de adobe y quincha y sus techos con limeñísimas teatinas guardaron dieciséis años los valiosos documentos, libros de historia, manuscritos y originales de los primeros libros. Ya contábamos con una biblioteca que crecía día a día. Por sus escaleras de mármol con pretensiones versallescas ascendieron miles de veces esclarecidos hombres de nuestra intelectualidad y respetables jefes de la marina en el continuo trajín de las reuniones de trabajo, actos académicos e incorporaciones solemnes de los miembros de número.

Tendremos presente siempre la figura patriarcal y amiga del ilustre ex-Presidente de la República que prologara con admirable verbo y en profundidad de siglos los primeros tomos de la **Historia Marítima**, asistiendo con ejemplar puntualidad a las citas de actividad intelectual o presidiendo los actos de incorporación de nuevos colegas. La imagen señera del doctor José Luis Bustamante y Rivero ciertamente enaltecía nuestro esfuerzo y significaba justificado halago para el recipiendario.

En octubre de 1973 por decreto supremo refrendado por el entonces Ministro de Marina, nuestro distinguido miembro de número, señor vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, se creó el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, como entidad de derecho privado, sin fines de lucro, auspiciada por el Ministerio de Marina, teniendo como

objetivo principal continuar la labor desarrollada hasta entonces por la Comisión para Escribir la Historia Marítima, obra declarada años antes de interés científico y cultural dada su trascendencia en los campos históricos y científicos.

Ha quedado grabado en mi mente un recuerdo imborrable. Un día de octubre de 1977 Jorge Basadre en la víspera de incorporarse como miembro de número acudió, a su pedido, a mi domicilio para leerme a modo de consulta su incomparable trabajo de presentación "Los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva Agüero, Porras Barrenechea y Bustamante y Rivero sobre Grau.- Un ensayo de sociología histórico-literaria". Comprobé esa mañana cómo podían conjugarse la modestia de un gran historiador con su admiración por el almirante Grau y el afecto que estaba demostrando al Instituto y a nuestra obra.

La cesión de la sede que hoy ocupamos es una rotunda demostración de la forma como la superioridad naval apoya el esfuerzo del Instituto. Estoy seguro de interpretar el sentimiento de cada uno de sus miembros al expresar nuestro reconocimiento por el soporte que desde el primer día y sin solución de continuidad brinda el alto mando. En usted, señor almirante Comandante General de la Marina, personificamos hoy el aval que a través de tres décadas ha recibido la **Historia Marítima**.

La historia es un relato verídico de los hechos ocurridos tanto en la paz como en la guerra para alcanzar una situación favorable en el mundo, para construir el país con ideas y ejemplos que dejar a las futuras generaciones. No es la Historia del Perú, como la mayor parte de los pueblos, una cadena de sucesos prósperos y felices, sin caídas ni sombras, pero nuestra historia y en particular la **Historia Marítima** ha legado ejemplos de la inteligencia, personalidad y voluntad heroica de sus hombres de mar. Ella brinda, debidamente comprendida, una experiencia invalorable de lo que se hizo y de los resultados que se obtuvieron. Para repetir lo provechoso, evitar lo perjudicial y mejorar lo realizado. Si así lo entendemos no se puede seguir insistiendo que la improvisación supla a la previsión. Estamos obligados a dar aliento a las potencias del futuro.

La experiencia obtenida durante veinte años y el contacto con destacados profesionales civiles, miembros de número o distinguidos invitados, hizo nacer la idea de ampliar las actividades del Instituto proyectando la experiencia de la historia hacia el presente y futuro de nuestra realidad nacional y marítima y, al efecto, desde hace diez años se creó la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos que reúne a un

brillante número de oficiales almirantes y profesionales civiles en los campos de la diplomacia, del derecho marítimo, de la industria, de la actividad naviera, de la ciencia y de la economía, con el fin de contribuir al diseño, desarrollo, consolidación y divulgación de una filosofía de estrategia marítima que apoye los intereses marítimos y nacionales. Sería muy extensa la enumeración de las múltiples actividades, estudios y trabajos llevados a cabo por la comisión. Ella incluye numerosos estudios, investigaciones, análisis, conferencias y certámenes relacionados con las áreas enunciadas. Un permanente apoyo a las curriculas de la Escuela Superior de Guerra Naval y mesas redondas con las más prestigiadas universidades y entidades académicas ha marcado un alto nivel de prestigio a esta comisión, parte vital del Instituto.

Esta evocación testimonial quedaría trunca si no trajera a vuestra atención otros aspectos del quehacer del Instituto en estas tres décadas de su existencia. En adición a su misión primaria: La **Historia Marítima**, ha editado más de una docena de libros menores que han tenido resonado éxito y ampliado la bibliografía sobre asuntos del mar, las relaciones internacionales, la historia, la ciencia y la geopolítica y los intereses marítimos. Sus autores, oficiales de marina e investigadores civiles, han dado, con su trabajo, otra razón de honra para la entidad.

No podíamos permanecer ausentes en el concierto de las publicaciones que divulgan en el país y en el extranjero las actividades académicas como órgano oficial de la institución. Al primer número publicado en 1978, han sucedido otros nueve que constituyen fuente valiosa para los investigadores y para el canje con un creciente número de publicaciones similares del Perú y de otros continentes. En esta revista se publican los trabajos de incorporación de los nuevos miembros de número y artículos del mayor interés para los estudiosos de la historia.

La historia, se ha dicho, robustece nuestro sentido nacional. La historia real, total del hombre peruano en relación con el mar, debe ser un libro abierto para el estudio y la reflexión de las sucesivas promociones navales. Si un buque se construye en períodos de dos a tres años, el espíritu que los anima sólo se consigue a lo largo de generaciones y es esto lo que quiero precisamente relevar en esta evocación testimonial, pues es esto lo que demuestra nuestra **Historia Marítima**. El ejemplo de tantos hombres que con honor engalanan las páginas de los veinte volúmenes publicados es, sin lugar a dudas, el mejor derrotero a seguir por quienes tienen hoy el invalorable privilegio de vestir el uniforme del marino peruano. La guerra no hizo a nuestros héroes. Simplemente los reveló.

Las nuevas generaciones, las que dotan nuestras unidades de hoy, los que en el puente de navegación comandan sus operaciones, los conductores de hombres a bordo o en tierra, en el aire o bajo la superficie del mar, encontrarán en la **Historia Marítima** el mensaje siempre válido y constructivo para la forja de nuestra personalidad como nación. Aquel que legaron con su heroísmo todos los hombres de mar que nos antecedieron y que esta noche he tenido el honor de evocar.

Lima, 24 setiembre 1993



30º aniversario del Instituto (24 de setiembre de 1993)



Discurso del Dr. José Agustín de la Puente Candamo

Por encargo, que agradezco, del Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, me corresponde decir esta noche unas palabras que subrayen la tarea que corresponde a nuestra corporación en el Perú de la hora presente, treinta años después de la fundación de esta casa, que se esfuerza por estudiar del modo más serio que le es posible, la relación entre el mar y la vida del Perú y de los peruanos.

El Perú de 1993, desde muchos ángulos y a través de muchos valores, es una sociedad muy distinta de la que vivíamos hace treinta años en las reuniones iniciales en el Centro Naval en el Callao y en la casa del almirante Federico Salmón en La Punta. ¿Qué ha cambiado en nuestro país? En la vida de un pueblo treinta años pueden significar un instante, mas en la vida de los hombres que sufren la experiencia del momento, el fenómeno es distinto. Tres décadas es un lapso superior al que se reconoce como el tiempo de una generación. Vuelvo a la pregunta anterior: ¿Qué se ha transformado en el Perú?; y si es afirmativa la respuesta, ¿cuáles son las causas de esta transformación?

Bien sabemos que es difícil escribir la historia de tiempos cercanos; no obstante, es la historia la disciplina intelectual que mejor puede conocer e interpretar el pasado, que es su materia y su campo de trabajo. El conocimiento sociológico y económico puede estar más limitado por la observación del presente; el conocimiento político muchas veces empaña la verdad por la carga afectiva inherente al esfuerzo por la aproximación al poder.

Muy al contrario, el conocimiento histórico busca la verdad sin sombra de pasión y sin premisas de otro orden. Bien se dice que la historia se acerca al núcleo de los hechos humanos, a las razones profundas, y cómo es una de las mejores formas de simpatía humana.

¿Qué nos dice la historia del Perú de los últimos treinta años? Algunas ideas y algunas reflexiones pueden aproximarnos a la verdad. La experiencia del ensayo estatista y socialista; el concepto erróneo que identifica nacionalismo con estado poderoso, empresario múltiple, dueño de la riqueza central del país; la triste experiencia de la ineficacia empresarial de muy diversos órganos del Estado; el afán de dirigir la economía con premisas ideológicas; el espíritu de grupo en el gobierno que no convoca a los hombres más aptos, sino busca la asociación de incondicionales; la no infrecuente distorsión de la verdad en el ejercicio de la acción política; el esfuerzo del Estado orientado más a la instrucción que a la educación; una frecuente ineficacia en los servicios que el Estado debe ofrecer al ciudadano; todo esto y mucho más, unido al natural crecimiento de la población, al abuso del crédito, y a una política internacional que no se inspira en el entendimiento entre países que proceden de la misma historia y de una cultura semejante, ha creado la crisis en la cual vivimos, deterioro económico y moral, en el cual está presente una crisis en la conciencia histórica de los peruanos y una creciente desconfianza frente al Estado.

Sin embargo, los datos anteriores no significan que todo haya sido erróneo en los últimos treinta años; sería arbitraria esta afirmación. Sí significa que las ideas antes expuestas han cambiado no sólo el rostro del Perú, sino algunas vivencias más profundas. De otro lado, no se puede evitar la mención al narcotráfico y al terrorismo, asuntos inéditos en lustros anteriores y que imprimen un tono de profundo dramatismo a la vida cotidiana de las familias peruanas.

Afortunadamente, hay datos alentadores en la existencia nuestra de estos años. Es cierto, sobre todo en los sectores más modestos de la sociedad, un auténtico esfuerzo que se aleja del egoísmo y busca la solidaridad; es cierta la actitud de los peruanos contraria a las posturas radicales, a la violencia, y siempre cercana a la discreción y al equilibrio; es cierta en la juventud una auténtica preocupación por el estudio y un esfuerzo muchas veces admirable por vencer dificultades de verdad graves para alcanzar el objetivo adecuado; es verdad en los últimos años el fortalecimiento de los cuerpos intermedios en la sociedad; gremios, asociaciones de barrio, asociaciones de padres de familia, etc.; es verdad, del mismo modo, un alto grado de profesionalización en las Fuerzas Armadas; es verdad, por último, que la comunidad peruana no se halla anquilosada o inerte, y que tiene la fuerza que permite la formación y ascenso de hombres y sectores sociales para asumir altas funciones directivas.

La sociedad peruana actual vive un interesantísimo fenómeno de reestructuración de sectores sociales, semejante al que vivió la República en sus primeras décadas en el siglo pasado.

Frente a este diagnóstico, siempre imperfecto, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú debe analizar con suma delicadeza sus objetivos para servir del mejor modo posible a los intereses marítimos, a la Marina de Guerra y al Perú en su conjunto.

Son legítimos y necesarios los actos conmemorativos y los homenajes consiguientes; no obstante, no es ésta la línea más interesante de nuestra tarea. El Instituto ha perseguido y persigue un análisis profundo y serio de la relación entre el hombre peruano y el mar. Le ha interesado y le interesa a nuestra corporación cómo se ha desarrollado en el pasado esta forma de diálogo entre el hombre y el mar; pero le interesa, igualmente, todo lo que se desprende del conocimiento profundo de lo marítimo, para la alimentación, para las comunicaciones, para la proyección hacia otras regiones del mundo, cómo interesa vivamente el tema de la Antártida, el domino peruano en el mar, y nuevas formas de comunicación con países vecinos para enriquecer el entendimiento y la comunidad. En esta línea, la Comisión de Asuntos Estratégicos ofrece a través de sus estudios una real contribución al Perú.

Nuestro Instituto está en condiciones de ofrecer su asesoría al Estado en toda la línea de temas que tiene que hacer con la relación entre el hombre y el mar.

Importa subrayar esta noche el aporte que ha significado y significa la **Historia Marítima del Perú**. No es sólo la información erudita, no es sólo la precisión de hechos y personas notables, no es únicamente el relato de unas guerras; es, en lo esencial y profundo, la afirmación de la presencia del mar en la vida diaria del Perú.

País marítimo, costeño, serrano, amazónico, la obra que comentamos enaltece la vigencia del mar en el fenómeno de integración, asunto capital para entender al Perú.

Con una conciencia marítima muy frágil, que ha sufrido oscilaciones en nuestra historia, la obra de este Instituto fortalece la clara noción de la presencia del Pacífico en muy diversos planos en la realidad del Perú.

Es ambición de esta Casa preparar un manual que acerque al mayor número de personas el mensaje de la **Historia Marítima del Perú**.

Otra amplia y riquísima tarea nuestra debe orientarse al estudio, afirmación y difusión de la identidad nacional de la cual la conciencia marítima debe ser un factor muy importante. Buena parte de la crisis intelectual y moral de nuestros días viene del divorcio entre el hombre y su propia historia o viene de una desnaturalización de la misma historia.

No obstante que es tema muy conocido, es necesario recordar esta noche que un pueblo no puede desdeñar su pasado ni puede negar su propia historia. Si así lo hiciere, no sólo iniciaría un proceso de autodestrucción, sino ganaría absoluta ineficacia en la vida, como puede suceder en una familia en la cual los hijos reniegan de sus padres y de sus abuelos. Debemos recordar todas las horas que la continuidad histórica, la tradición histórica, es elemento insustituible en la vida de una sociedad que quiere ser fecunda y creadora.

En este campo la acción de nuestro Instituto puede ganar cada día mayor eficacia al acercar por diversos medios al hombre peruano, desde la edad escolar, a la información y a la reflexión necesarias para entender al Perú. Es necesario subrayar entre nuestra gente la solidaridad con el pasado del Perú. Parafraseando un texto famoso, podría decirse que hay que transmitir a nuestros hijos el convencimiento de nuestra solidaridad con todo lo que ha sucedido en el territorio del Perú; todo lo peruano es mío, me pertenece.

Este es un camino limpio para acercarnos al conocimiento y a la vivencia de la identidad nacional. El estudio de la vida cotidiana de los peruanos nos lleva de la mano al conocimiento de una sociedad que nace en la vida de todos los días, y que transforma hora a hora la agricultura, el paisaje, la alimentación, el lenguaje, las costumbres, y forma una nueva sociedad. Este es el origen del Perú, incaico y español al mismo tiempo, en la expresión que le era familiar a Riva Agüero.

En este campo de la afirmación de la identidad nacional, se le presenta a nuestro Instituto un panorama muy amplio de trabajo a través del mejor conocimiento de nuestra historia marítima y de su relación con la vida de los peruanos.

El apoyo de nuestra corporación a la mejor formación de los futuros oficiales de la Marina de Guerra es otra tarea en la cual ya participa, pero que es necesario acrecentar y enriquecer. Un oficial de la Marina de Guerra del Perú, antes que profesional de ingeniería, electrónica, con el dominio de una u otra arma, debe ser un hombre culto con clara conciencia histórica, con jerarquía de valores, con sentido de responsabi-

lidad social, con una visión no sólo pragmática de la conducta humana. El apoyo en este campo, siempre que la superioridad de la Marina lo acepte, pienso que puede ser útil para la formación de nuestros marinos.

En fin, por todas las rutas señaladas, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú debe llevar a todos los peruanos un cabal conocimiento de lo que ha significado y significa la Marina de Guerra del Perú en la construcción de la República.

Pienso que lo mejor que podemos ofrecer a nuestro Instituto, en este trigésimo aniversario, es fortalecer nuestra voluntad de trabajo al servicio de la historia del Perú.

Al concluir estas palabras, con un recuerdo especial a quienes trabajan en el Instituto, bajo la dirección del almirante Alberto Indacochea, debo expresar mi homenaje -que sin duda lo comparten los miembros de número del Instituto- al almirante Federico Salmón de la Jara, nuestro Presidente Honorario, quien con inteligencia, tino y señorío, presidió desde la primera hora una feliz e interesante experiencia de armonía creadora en la cual oficiales de la Marina de Guerra del Perú e historiadores civiles trabajamos en un medio de respeto y cordialidad que jamás se perturbó con naturales y legítimas discrepancias.

Asimismo, este elogio le corresponde a Felipe Villena, siempre al lado de Federico Salmón de la Jara, con el mejor espíritu creador, con amplia voluntad de servicio y amistad, y con vocación ética que ahora me es muy grato enaltecer.

Incorporación de Miembros de Número

*Apostillas sobre la documentación naval británica en la etapa de la Emancipación**

ELLA DUNBAR TEMPLE AGUILAR

En anteriores estudios de historia internacional y diplomática hemos abordado diversos aspectos de las relaciones entre el Perú y las grandes potencias durante la compleja etapa de la Emancipación sudamericana, analizando los agudos problemas del derecho de gentes, tales como la doctrina de la beligerancia, reconocimiento de los nuevos Estados, bloqueo, arbitraje, neutralidad, intervencionismo, contrabando, piratería y corso, presas, etc., a muchos de los cuales se debieron nuevas teorías y revisión de conceptos en el campo del derecho internacional.

Al margen de exigentes anotaciones, vedadas por el imperativo del tiempo, hemos de concretarnos a la muy somera presentación de algunos aspectos tocantes a la documentación naval británica sobre la Emancipación, hasta culminar la etapa bolivariana, incluyendo algunas vistillas sobre los dos primeros cónsules ingleses en el Perú. Previo este señalamiento, nuestro material informativo se ceñirá a la serie de fuentes sobre esta temática existentes en el Public Record Office de Londres, tal como lo hicimos en trabajo anterior con la correspondencia, de similar contenido, referente a los agentes y funcionarios norteamericanos que se conserva en los Archivos Nacionales de Washington D.F.

Cabe advertir que si bien la bibliografía inglesa sobre estas fuentes primarias es muy profusa, destacando los aportes de R.A. Humphreys, G.Graham, C.K. Webster, Kauffman, y en el Perú los del meritorio investigador naval J.J. Elías, los propios textos, a menudo con aportes novedosos, han sido escasamente utilizados para confrontar los arriesga-

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 14 de noviembre de 1991.

dos sucesos de la etapa de la Emancipación latinoamericana, tarea ajena a estos enjutos apuntamientos de algunos temas que fluyen por los arcaduces de la documentación.

Se nos impone, asimismo, un última consideración previa, a manera de alegato. La Emancipación peruana se integra en el proceso general de la Independencia de América y forma también parte de los sucesos de la Europa de fines del siglo XVIII y, en particular de la península española. Se caracteriza, igualmente, por la unicidad de problemas, intereses, aspiraciones y acción militar; y los enfoques críticos en torno a esa encendida etapa de tránsito y de inseguridad en las normas institucionales, deben estar siempre a la mira de las ininterrumpidas, y a veces secretas, relaciones entre los diversos núcleos insurgentes americanos que conformaron una verdadera fronda revolucionaria, como lo revelan la **Memoria de Abascal** y el **Diario de Pezuela**. Por otra parte, en el ámbito mundial se seguia ávidamente el curso de esos sucesos revolucionarios que repercutían al unísono en cancillerías y almirantazgos, razón que obliga a considerar no sólo las fuentes consulares y navales concernientes al Perú, sino las relativas a los demás países americanos y europeos, en las cuales se consignan a menudo informaciones inesperadas sobre nuestro proceso emancipador.

La impronta naval británica a lo largo del litoral sudamericano se columbra desde la décima sexta centuria, con sus legendarios corsarios y piratas de halo romántico que barajaron por igual fastos navales resonantes de bravura, contrabandos y tropelías en el corazón del mar y en las desguarnecidas ciudades costeras, combatiendo luego esa flor de la piratería a la armada invencible en las lides navales contra España. Desde el siglo XVII y avanzada la siguiente centuria proliferan las agudas pugnas entre Inglaterra y España por el comercio colonial, y los conflictos por el asiento y derecho de visita a consecuencia de la revolución industrial, se agudizan los problemas derivados del pujante tráfico mercantil inglés con la búsqueda de nuevos mercados, se intensifican los ataques a Cartagena de Indias y a Cuba y los incidentes de la pesca ballenera, de tan antiguo ancestro en Asturias y Galicia, autorizada en 1790 y que tanto alarmó a los virreyes y funcionarios peruanos por los perjuicios a la industria y comercio nacionales. Empero, fueron escasos los oficiales navales británicos que comandaron expediciones bélicas a la América. Las últimas incursiones de este orden, coincidiendo en parte con el bloqueo continental de Inglaterra, fueron por los años de 1806, las expediciones contra Río de la Plata y las tomas de Buenos Aires y Montevideo, desafortunadas acciones que no dejaron de tener influencia en los movimientos revolucionarios de la región.

Al iniciarse la insurrección hispanoamericana, Gran Bretaña era ya una potencia naval y comercial en Sud América en cuyos puntos más extremos fondeaban sus buques y se ubicaban sus mercaderes, industriales, agentes de minas, capitalistas y sucursales de las más importantes casas comerciales londinenses. Este influjo de su comercio y de su flota, los dos ejes de su poderío, hubiera sido decisivo para la culminación de la independencia de Sud América y los jefes patriotas, desde los tiempos de Miranda y Vizcardo y Guzmán, trataban de captar tan inapreciable ayuda. Inglaterra, empero, encerrada como siempre en su granítica y pragmática postura individualista y segura de sus ventajas comerciales, no tenía interés inmediato en la emancipación de América Latina, si bien tampoco estaba dispuesta a tolerar la intervención de ninguna otra potencia, en particular la de su antigua colonia estadounidense. En sus relaciones con Hispanoamérica, sus actos se centraron en mantener su neutralidad, no ajena a fisuras, y proteger su comercio con su invencible flota. Parafraseando a Antonio Pérez, el Ministro de Felipe II, el dueño del mar era tambien señor de la tierra. La avezada diplomacia británica, al igual que sus seleccionados oficiales navales, cumplió a la perfección los fines de su alta política, orientada desde los tiempos de Cronwell, no ya a la conquista sino a la conservación de sus dominios y a mantener el equilibrio entre los grandes estados europeos y con los Estados Unidos de América.

Empero, no es posible dejar de reconocer la presencia de Gran Bretaña en el panorama de la lucha peruana por su independencia. En Inglaterra se adquirieron buques para la armada libertadora, fueron británicos gran número de sus jefes y legionarios, tanto San Martín como Bolívar tuvieron a su vera ayudantes y colaboradores de esa nacionalidad, como los rifleros irlandeses en los batallones colombianos; y fue aparatoso el enganche de tropa para el Libertador, a cargo del general Devereaux. De los puertos y ciudades de Inglaterra, Escocia e Irlanda, al margen del Bill de Alistamiento de 1819 y de la pregonada neutralidad, salieron naves con contrabando bélico para América y verdaderas legiones de soldados y marinos, muchos de ellos veteranos de las guerras napoleónicas, enrolados en los ejércitos y armadas patriotas, en especial en la del temerario Lord Cochrane. El propio Parlamento inglés, en junio de 1824, reconoció esa valiosa cooperación de su marina; y dos años antes, desde Verona, el Duque de Wellington le decía a Canning que el cuerpo diplomático comentaba la protección británica a los insurgentes americanos. Por otra parte, el sentimiento del pueblo inglés, como ocurrió con el norteamericano, se enfervorizaba por esa lucha que contemplaba pragmáticamente su gobierno; y el interés de los comerciantes, combinado con esa inclinación popular nacida al conjuro de la devoción

por la libertad, fueron factores decisivos para el reconocimiento por el gobierno inglés de la independencia de los nacientes Estados americanos.

En 1808, a raíz de la emigración de la familia real portuguesa al Brasil en barcos ingleses, se instaló la nueva Estación Naval británica en Sud América, con su sede principal en la rada de Río de Janeiro, coincidiendo esta fundación con los estallidos revolucionarios sudamericanos; y sus Comodoros, con funciones de Almirantes de Escuadra, afrontaron, como bien dice R. Humphreys, una larga etapa de tensiones sin paralelo en la historia de la diplomacia naval británica. El respeto y las consideraciones que se granjearon se debió a su tacto y discreción, a las exigencias de sus nombramientos, acordes con la larga tradición diplomática británica; y a la celosa vigilancia de los Lores del Almirantazgo con los cuales mantuvieron la más asidua correspondencia.

La actuación de esos jefes navales abarca desde la creación de la Estación, finalizando prácticamente con la llegada de los primeros cónsules y funcionarios diplomáticos ante los nuevos Estados independientes. Hasta entonces desempeñaron sus funciones protegiendo los intereses comerciales de sus conciudadanos, relacionándose con los caudillos y gobernantes patriotas y realistas, acogiendo las propuestas de mediación ante el gobierno y almirantazgo británico, formuladas por los jefes revolucionarios y no pocas veces por las autoridades realistas. A la multiplicidad de sus funciones se debió la serie de enfrentamientos, entre otros con el gobierno peruano, derivados de sus reclamos en materia de leyes comerciales y operaciones mercantiles. Para cumplir con sus complicadas obligaciones, se trasladaban a los puntos donde era más necesaria su presencia, en especial Buenos Aires, Montevideo, Valparaíso, Callao, San Blas. La Estación se integraba, además del buque insignia, con una serie de barcos al mando de jefes con ejemplares antecedentes en la marina real y que ambulaban, igualmente, de mar a mar y de puerto a puerto. Por otra parte, los comandantes en jefe se vinculaban y recibían informes de los diversos buques ingleses, inclusive mercantes, anclados en las rutas de navegación. Se trataba en puridad de un verdadero entramado de conexiones permanentes en ese ámbito marítimo y con justeza ha calificado Kauffmann a esa real marina de una verdadera máquina militar.

Las informaciones de estos funcionarios navales ofrecen el interés de su contemporaneidad a los sucesos y la riqueza de su contenido porque disponían de muchos medios para enterarse de los acontecimientos y trasmitirlos irrestrictamente al Almirantazgo por intermedio de sus

propios buques o de la correspondencia cifrada, como se verifica por algunas claves que figuran en los informes secretos de los jefes navales, entre ellos el capitán William Henry Shirreff, de la "Andrómaca". Estos testimonios primiciales integran un valioso haz informativo, similar a los emanados de la serie de agentes que, con diversos títulos, servían a las grandes potencias como observadores de los azarosos sucesos de la lucha por la Emancipación. No empece, si bien la actuación de estos funcionarios navales se caracteriza por su encauzada y obligatoria neutralidad, es preciso tener presente que, como toda fuente primaria, es imperativo someterla a la más estricta hermenéutica, porque puede a veces matizarse con las inclinaciones personalistas de los autores, sobre todo al enfocar las controvertibles y apasionantes figuras próceres de la época.

A lo largo de los años 1808 a 1826 figuran 6 Comandantes en Jefe de la Estación Naval de Río de Janeiro, todos ellos con brillante ejecutoria y destacada actuación en fastos navales. Inauguró la Estación el contralmirante Sir William Sydney Smith, considerado el segundo héroe naval, después de Nelson, por su defensa de Acre, el cual, al igual que casi todos sus sucesores, alcanzó el rango de Almirante. Arribó a Río de Janeiro el 17 de mayo de 1808, dos meses después de Lord Strangford, Embajador británico en el Brasil, con quien mantuvo permanentes conflictos. Esa razón, su entrega a los planes de la ambiciosa princesa Carlota Joaquina, mujer del Príncipe Regente de Portugal, su intervención en el problema de la Banda Oriental y la desconfianza que suscitó en el Virrey de Buenos Aires su enviado el coronel Borough, fueron como expresa el Virrey Abascal, las causales de su remoción en junio de 1809.

Su reemplazo, el vice almirante Michael de Courcy (1809-1812), había tenido honrosa participación en la guerra de la Independencia americana y en la revolución francesa. En su ponderada correspondencia con el Almirantazgo, se preocupa de anotar la simpatía de Liniers por Inglaterra y su intención de concederle libertad irrestricta de comercio. El 22 de agosto de 1809 registra un dato informativo sobre el Perú, que nos revela una vez más las conexiones interamericanas. Se trataba de la noticia, venida a través del correo peruano, en punto a muy serios disturbios acaecidos en el Virreinato vinculados a los insurgentes quiteños y que se guardaban en secreto. Se refería al conato sedicioso encabezado por el Dr. Mateo Silva y los gallegos Antonio María Pardo y José Antonio Canosa, secundados por un nutrido grupo de conspiradores limeños.

Tercer jefe de la Estación fue el contralmirante Sir Manley Dixon (1812-15) de similar figuración en la guerra de los Estados Unidos, en la

revolución francesa y, en especial, en la isla de Malta, en el ataque contra la fragata francesa "Guillermo Tell". Empero, durante su gestión en Sud América, motivó el desagrado del exigente Almirantazgo por su impetuoso proceder en la captura de la fragata americana "Essex", al mando del Comodoro Porter, protagonista de incidentes de tono épico hasta su vencimiento en Punta Arenas.

La correspondencia de Dixon al Amirantazgo se entremezcla con los interesantes informes del Comodoro y futuro almirante Sir William Bowles, participe, asimismo en las guerras napoleónicas, el cual le sucedería al mando de la Estación y servía en Río de la Plata por los años de 1813 a 1814, motivando las suspicacias de Pezuela. Dixon recibía, además, las frecuentes noticias de los oficiales de la marina real, en particular de los capitanes James Hyllyar y Peter Heywood, el más antiguo oficial británico en Río de la Plata. De esa etapa es un informe de Bowles, del 28 de julio de 1812, referente al clérigo Vicente Pazos Silva o Pazos Kanki, Director de la **Gaceta de Buenos Aires**, apresado por insurgente y embarcado en el buque "Riga". Bowles lo califica de uno de los hombres más ilustrados y liberales de Buenos Aires. El 14 de setiembre del 1813, Bowles comunica los nombramientos de Alvear, San Martín y el Barón D'Oleamberg, que habían llegado juntos a Buenos Aires en el "Canning", presenta interesantes apreciaciones críticas sobre San Martín y una reseña biográfica de Alvear, al cual le atribuye todo el poder político del momento, conceptuando que al gobierno de Su Majestad británica le interesaría conocer su real historia.

El 18 de noviembre de 1813, el mismo Bowles le informaba a Dixon, desde el buque "Aquilón" a la vera de Buenos Aires, que había recibido noticias oficiales de la insurrección de las provincias de Arica, Arequipa, y otras del sur del Perú y que las comunicaciones de Pezuela con Lima eran difíciles. Se refería a la segunda insurrección tacneña, encabezada por el marsellés Enrique Paillardelle, alentado por Belgrano y el triunfo de Salta, con la participación de esas ciudades sureñas del Perú, especialmente Arequipa, acaudillada por el coronel Manuel José de Rivero y Aranibar, y que terminó con la batalla de Camiara.

En condigno nombramiento, Bowles asumió el comando de la Estación (1816–19) y, en consonancia con su temperamento de informante nato, su correspondencia, muy copiosa y personal, es fuente de primer orden para los significativos sucesos de la época, como el Congreso de Tucumán, la resonante captura de la fragata española "María Isabel", los datos sobre la actuación inicial de San Martín, del cual era muy apreciado; y el envío a Londres de Antonio Alvarez Condarco,

encargado, entre otros asuntos, de reclutar oficiales navales, misión que coadyuvó a la venida de Lord Cochrane.

El 19 de diciembre de 1817, Bowles abandonó el Callao después de una larga estancia y en su informe del 4 de enero del siguiente año, comunica que ha dejado la capital limeña en estado crítico, sin fuerza armada, con descontento en la población y con todas las posibilidades de una explosión revolucionaria, agregando que muchos oficiales de rango consideraban inminente la independencia.

Dato interesante es el que consigna en su informe del 22 de noviembre de 1818 desde Buenos Aires. Refiere que San Martín llegó a Santiago el 28 de octubre y la víspera algunos franceses prepararon un complot para asesinarlo encabezado por el general napoleónico Michael Brayer, quien se había querellado en Chile con San Martín. Por lo que atañe a Lord Cochrane, anuncia su llegada y la del capitán Forster, pero es ostensible su animadversión por el héroe naval. A su retorno a Inglaterra, Bowles contrajo aventajado enlace con la Honorable Francis Temple, hermana de Lord Palmerston, mereció altos cargos y distinciones navales, fue uno de los tres Almirantes de la armada y autor de valiosos trabajos sobre temas de su especialidad.

Su sucesor, el Vice-Almirante Sir Thomas Masterman Hardy (1819–23), Capitán de Banderas de Nelson a bordo del "Vanguard", participó en la batalla del Nilo y en Trafalgar, prosiguiendo su exitosa carrera hasta su nombramiento en la Estación Naval.

Al iniciar sus funciones, el 25 de diciembre de 1819, recibió del empecinado Bowles, aún en Buenos Aires, un largo informe sobre los principales sucesos en Chile y, en especial, en el Perú con la expedición libertadora. La correspondencia de esa etapa es particularmente interesante desde el punto de vista del comercio británico y del bloqueo por Cochrane desde Guayaquil a Valparaíso. Los mercantes insistían en la demanda de manufacturas europeas en el Alto Perú y su pago en metales preciosos; y en el contrabando de Chile a los puertos peruanos. Uno de los informes de Hardy observa que los peruanos no eran muy amigos de los chilenos, pero se unirían frente al enemigo común. El 22 de febrero de 1821 relata el motín de Aznapuquio, destacando la indolencia de la población de Lima en relación con la noticia; y que en la "Maypu" habían salido dos comisionados a Madrid con el pedido de confirmación para La Serna, anotándose la ansiedad de la señora de Pezuela por llegar antes y su embarque en la "Andrómaca".

Por el capitán Hall, el futuro cronista de la Emancipación, se enteró Hardy de las renuncias de Guise y Spry originadas por sus desavenencias con Cochrane. Explícitamente anota el Comodoro que en el escuadrón naval al servicio de Chile se usaba el idioma inglés y el uniforme similar al británico. Desde Ancón, a bordo de la "Creole", participó al Almirantazgo la jura de la Independencia del Perú y el decreto de la instalación del Supremo Gobierno con San Martín de Protector. Fue muy cordial su vinculación con el caballeroso La Mar, lo visitó en los Castillos del Callao; y refiere que recibió a Ricafort herido y buscado por los negros y lo embarcó en su buque a Valparaíso.

El enfrentamiento entre San Martín y Cochrane se enfoca por Hardy con serena objetividad. Menciona el rumor público en punto a que el Protector había permitido el ingreso de los realistas al Callao, a pesar de que el Almirante lo urgía a la acción; y, sin comentario alguno, acoge asimismo el dato referente a las relaciones de San Martín con los comerciantes chilenos que lo ayudaron económicamente para la expedición, razón por la cual no dejaba desembarcar valiosas mercaderías de los buques ingleses a la espera de la carga anunciada.

Invitado por San Martín, asistió a la instalación de la Orden del Sol, ceremonia en la cual estuvo ausente Cochrane, observando que en ese acto nada demostraba un aspecto republicano y era evidente que el gobierno monárquico se adecuaba a los hábitos y costumbres de los peruanos, de lo cual no dudaba que se aprovecharía San Martín. Empero, aunque supone una vinculación entre San Martín y La Serna, que había solicitado la mediación inglesa, aclara expresamente que el espíritu de independencia se había enraizado profundamente y que el Perú no aceptaría ser nuevamente subyugado por España.

Por los años de 1822, durante su permanencia en el Callao para observar el funcionamiento del bloqueo, hubo de enfrentar el problema de la Cámara de Comercio británica, opuesta al préstamo forzoso señalado por el Gobierno. El capitán Henry Prescott, que actuó como jefe responsable contra esa imposición, advirtió que los comerciantes ingleses, dirigidos por Robertson, Moens y Begg, pedían pasaportes para abandonar el país. Empero Hardy logró la anulación del decreto de imposición, aunque se efectuó el pago.

Presente en todos los sucesos políticos, el Comodoro relata el acto de instalación del Congreso y recoge los rumores de la impopularidad de San Martín y su partida en la "Belgrano", que califica de "decisión inteligente" porque dejaba en libertad a la Asamblea. Sobre la Presidencia



Desembarco de San Martín en Paracas

de Riva-Agüero, teme que esa forma de gobierno, con Santa Cruz en el ejército y Guise en la marina, no sería más permanente que las anteriores y que la situación podía complicarse por los azares de la guerra. El 3 de agosto de 1823, 3 meses antes de su partida, anunció desde Río de Janeiro la llegada de Bolívar con 5,000 soldados que se reforzarían con 1,000 más; y días después, la entrada de Canterac a Lima.

Sucedió a Hardy el contralmirante Sir George Eyre (1823–26), muy afecto a informaciones confidenciales al Almirantazgo, recibidas de los capitanes navales, en especial Mailing y Mac Lean, sus más asiduos corresponsales. El 18 de junio remitió al Almirantazgo un esquema de la situación del Perú, poco propicio a los peruanos y muy bolivariano. Entre otros aspectos, conceptuaba que los peruanos nunca habían cooperado cordialmente con el Libertador y algunos se habían unido a los realistas. Cita la deserción de Torre Tagle, su insolente proclama contra Bolívar y la publicación de una copia de su correspondencia secreta. Se refiere, igualmente, a las divisiones de los jefes patriotas y considera que la última esperanza de los independientes radicaba en la firmeza y habilidad de Bolívar, el cual había logrado concentrar 11,000 soldados, principalmente colombianos, los únicos en quienes podía confiar.

El 14 de diciembre de 1824, Mailing trasmite informes detallados sobre los antecedentes bélicos de la batalla final de Ayacucho y su visita a Bolívar en Chancay, el cual le manifestó sus simpatías hacia Inglaterra y su opinión contraria al bloqueo y a toda violación de las normas internacionales. Registra Mailing un interesante dato, recibido de un miembro del Estado Mayor de Bolívar, acerca de que el Barón de Eroles había sido nombrado Virrey del Perú y La Serna había ordenado a Rodil y a todos los jefes de puertos realistas que lo fusilaran a su llegada. En nota recuerda Mailing que Iturbide fue asesinado cuando desembarcó en Méjico, pero no cree en esa orden atribuida a La Serna, que era "uno de los más sensibles entre los crueles españoles en el Perú". La versión puede quizá referirse a fecha anterior a la capitulación de Ayacucho, pero en todo caso requiere mayor verificación. Por lo que toca al Barón de Eroles, se trata a todas luces de Joaquín de Ibáñez, de renombrada cepa catalana, el cual, en 1822, tras la lucha de los constitucionalistas en España, instaló en Urgel una regencia absolutista, consecuente con sus ideas antiliberales y realistas a ultranza. Derrotado y perseguido huyó a Francia y a su retorno, triunfante Fernando VII, el monarca lo premió, en 1824, con el nombramiento de Capitán General de Cataluña. A tenor de estos escuetos datos, podría admitirse que Fernando VII hubiera pensado en reemplazar con su adepto al liberal Virrey La Serna. Los primeros cónsules británicos asignados a Buenos Aires, Chile, Montevideo y Perú se embar-

caron en el "Cambridge" el 6 de enero de 1824 y, como dato pintoresco y divulgado, se consignó en el Diario de a bordo que olvidaron sus sinsabores viajeros gracias a un té de paja de heno o de hierbas de la invención del Cónsul del Perú. Las instrucciones de Canning, similares para todos los nombrados, se ceñían a reunir informes sobre la posibilidad de tratados comerciales de los cuales dependería el retardado reconocimiento de los nuevos Estados americanos.

Thomas Rowcroft, Cónsul General en el Perú, llegó a Lima el 8 de junio de 1824 y el 6 de diciembre de ese mismo año, como relata el Rev. H.S. Salvin, al regresar, pese a las advertencias de Rodil, de una comida en el buque inglés, los montoneros patriotas le dieron muerte confundiéndolo con un enemigo realista.

A raíz de su nombramiento, el 19 de diciembre de 1823, Rowcroft recibió el pedido de Canning, Ministro del Exterior, en relación con una carta del Presidente Riva-Agüero, el cual alegaba que en 1808, estando en Cádiz, le había comunicado al general inglés Campbell los planes reservados de Napoleón sobre España y América, obtenidos por él en París de personajes allegados al Emperador, agregando que había usado el seudónimo de **Huáscar** por la situación bélica del momento. Invocando su adhesión a Inglaterra y sus esfuerzos por la independencia de América, le ofrecía a Canning ventajas comerciales y un tratado, a cambio del reconocimiento de la Independencia del Perú y de gestiones similares ante España. El Ministro inglés, con su acostumbrada sagacidad, no acusó recibo a esa carta y le encargó a Rowcroft que, al llegar a Lima, se informara sobre el estado de los asuntos políticos del Perú.

En un memorándum privado del 19 de julio de 1824, Rowcroft le informaba a Canning que era difícil apreciar en el Perú la existencia de un gobierno independente y que todo el poder político debería encarnarse en la persona de Bolívar. Conceptuaba que Guise, si bien con elevada autoridad en alta mar, carecía de influencia en el resultado de la guerra y su fuerza naval era reducida, observando que las fuerzas chilenas no se le habían unido y que la ciudad de Lima afrontaba muchas penurias. Un mes antes, con referencia a la carta de Riva-Agüero, le había informado a Canning que el Presidente había dejado el Perú y se suponía que estaba en Inglaterra. Con perfecto conocimiento de la situación peruana, Canning que había recibido del pertinaz Riva Agüero su exposición política, fechada en Londres el 16 de agosto, se limitó a ordenar a uno de sus secretarios una escueta contestación, advirtiendo la inexistencia de un gobierno consolidado en el Perú.

No empece su breve vida en el Perú, el cónsul inglés se dedicó con acuciante interés a los problemas políticos peruanos. Se vinculó con Bolívar, ratificándole su estricta neutralidad y su contracción a los asuntos comerciales británicos. Empero, como le expresara al Libertador que había encontrado al Perú en un estado muy diferente del que se suponía en Europa, Bolívar, en su respuesta del 15 de agosto, asumió la embozada crítica expresándole que en esos días los sucesos eran muy favorables y que pronto Lima y Callao no serían más de los españoles.

El 1 de diciembre, días antes de su lamentable fin, Rowcroft le comunicaba a Canning que aún no había tenido vinculación con La Serna, pero que había recibido muchas atenciones de Rodil, con el cual estaban muy satisfechos los británicos residentes en el Callao. Advertía, además, que no había pedido el exequátur a la espera de un gobierno firme y estable. Fue una sagaz actitud que previno posibles rechazos del Gobierno peruano porque Inglaterra aún no había reconocido la Independencia.

El segundo cónsul británico Charles Milner Ricketts, miembro del Supremo Consejo de Bengala y de la Royal Society, llegó a Lima el 15 de enero de 1826. Aunque su actuación excede el límite cronológico que hemos fijado, nos permitimos la escueta referencia a su comisionado en Bolivia, Joseph Barclay Pentland, encargado de efectuar estudios científicos con miras a explotaciones mineras. Fruto de esta misión fue un extenso informe, de valor geográfico y económico. A su vez, Ricketts, el 27 de diciembre de 1826, preparó un dilatado estudio, a base inclusive de fuentes documentales, sobre los más variados aspectos del Perú, ilustrado con cuadros estadísticos. Es sugerente su observación, con citas de Stevenson, sobre el predominio de los productos ingleses en el Perú, señalando que en las casas peruanas hasta los más menudos utensilios, al igual que ocurría con la vestimenta, recordaban a Inglaterra, lo cual no impedía que a pesar de la ayuda inglesa a la Independencia, fuera ostensible la inseguridad de los comerciantes británicos, situación que atribuía a los prejuicios peruanos en contra de los extranjeros. Es interesante, asimismo, apuntar que el cónsul inglés se apresuró a informar al Almirantazgo que el Perú había ansiado el reconocimiento, pero que el Ministro Pando le había expresado que era ya secundario porque el Perú había aprendido a ser independiente y a confiar en sus propios recursos.

Tramontando la broza de toda esa documentación naval, colorido mar de testimonios dispersos, y al socaire de su análisis, presentaremos ligeros esquicios de sus más señalados perfiles temáticos. Al hilo de esos

textos, fluyen las corrientes de aguas profundas de la historia con sus loores y elegías; y a su vera, el complicado mosaico de los encuentros bélicos, los conflictos políticos y el entorno personal de los protagonistas de ese desvanecido escenario.

Son muy profusos e invalidan toda detención, los datos sobre los intereses comerciales británicos bajo la protección de la marina real y los tocantes al tráfico mercantil cuajado de peripecias. Predominan los afanes de los jefes de la Estación Naval y de los comandantes de buques británicos por la incautación de mercantes ingleses, como consecuencia de los sucesivos bloqueos dictados por Cochrane, San Martín, O'Higgins, Bolívar y las autoridades realistas; remisión de mercaderías y caudales de los comerciantes británicos en los buques de guerra de su Nación; ataques de corsarios y piratas, entradas y salidas de buques que, como decía el Virrey Pezuela, constituían una verdadera red; agentes y casas comerciales inglesas; reclamos de los mercaderes británicos por imposición de tributos y préstamos forzados; pugna por tratados de comercio; problemas con el gremio de comerciantes y el Consulado; controversias entre ese gremio y la Compañía Filipina; estado de los productos manufacturados; compañías mineras y producción de las minas; leyes y reglamentos comerciales, entre ellos el de San Martín del 28 de setiembre de 1821; despacho de naves de la Real Armada al Cabo de Hornos para defensa de los corsarios españoles. Muchos de esos informes se debían al Comodoro Bowles, el cual permanecía largos días en el Callao y llevaba cartas de San Martín a Pezuela, lo que no impedía que el Virrey lo acusara de ser favorable a los insurgentes.

En relación con el bloqueo, centro de la mayoría de los reclamos, los jefes navales británicos insistieron en los principios del derecho marítimo, según los cuales el bloqueo debería ser efectivo y no de facto, garantizado por una fuerza naval permanente a lo largo de toda la línea de la costa bloqueada y, además, notificado. Es así significativo el reclamo del capitán Donat Henchy O'Brien, antiguo oficial británico en Río de la Plata, ante el vicealmirante Guise, comandante en jefe de la escuadra patriota, por los excesos del atrabiliario Lord Cochrane contra los barcos británicos. El almirante escocés le advirtió que seguiría con las detenciones en ejercicio de su derecho de beligerante y los navíos que rompían el bloque eran presas legales porque él estaba al servicio de América. Lo remitió a la Ley Civil del Compendio Brown, a la Ley del Almirantazgo, al Espíritu de la Ley Marítima de Irvings, al Compendio de los Estatutos referentes al Almirantazgo o a cualquiera de los antiguos Tratados.

Por los años de 1821, el Comodoro Hardy, que permanecía en el Callao para observar la efectividad del bloqueo según las reglas interna-

cionales, se dirigió a Monteagudo, Ministro de Marina, advirtiéndole que el decreto de San Martín declaraba bajo bloqueo los puertos y ensenadas de Caballas o Nazca al de Cobija; y que reclamaría, a menos de cada uno de esos puertos tuviera fuerza efectiva, señalando que, de acuerdo con el derecho internacional, los límites de la costa, entonces restringidos, se extendían más allá de las 400 millas y se requería mayor fuerza de vigilancia. A su vez, el 1º de junio de 1824, el capitán Prescott, le señalaba a Guise la inexistencia de una Corte del Almirantazgo y de tribunales competentes para juzgar las naves sospechosas de violar los derechos de los beligerantes y le advertía que no permitiría una corte flotante de justicia.

En función del pujante tráfico mercantil se esbozaron proyectos de canales en América, entre ellos el de Panamá, en relación con el cual, como antecedente histórico, existía la Ordenanza de 1524 de Carlos V para el estudio de un canal bio-océanico en el istmo de Panamá. El proyecto había interesado también al visionario Vizcardo y Guzmán y revivió con Bolívar en el Congreso de Panamá. El cónsul británico en el Perú, C.M. Ricketts, en informe a Canning, señaló hasta tres planes a través del istmo, pero observó que esa unión de dos mares sólo comportaría ventajas para Estados Unidos porque a Inglaterra le convenía más el tráfico por el Cabo de Hornos.

Los problemas y sucesos de orden político, se registran al detalle en estas fuentes primarias. De particular interés son los planes y controversias ideológicas sobre la organización de los nuevos Estados y entre ellos los proyectos monárquicos con antiguos cortejos y larga secuela de adeptos. Entre los precedentes figuran los planes del ilustrado y hábil Ministro de Carlos III, el Conde de Aranda, en el sentido de crear 3 Reinos, en Méjico, Perú y Tierra Firme al mando de Infantes de Castilla. Similares proyectos alentó José de Carvajal y Lancaster, Ministro de Fernando VI; y de hecho fue, asimismo, una idea que atrajo al nefasto Godoy. El sistema monárquico jugó también su rol en la Junta quiteña y en los caudillos bonaerenses de la Revolución de Mayo. Prominentes políticos sudamericanos, como Monteagudo, O'Higgins, Saavedra, Belgrano, Güemes, el Deán Funes, García del Río, el coronel Pinto, Presidente de la Logia Lautaro, participaban en alguna forma de esos planteamientos monárquicos que hallaron eco en muchas de las naciones independientes, como Méjico, Colombia, Buenos Aires; y son de amplia difusión las misiones enviadas a Europa, principalmente por San Martín con idénticos propósitos.

La correspondencia naval consigna muchos de esos planes monárquicos a favor de diversos pretendientes, entre ellos el Infante Francisco

de Paula, tercer hijo de Carlos IV, aunque en Río de Janeiro se prefería a su hermano, el austero Carlos María Isidro de Borbón. Pretendiente muy citado en las fuentes navales era también Carlos Luis de Borbón, Príncipe de Lucca y de Etruria, el cual se uniría a una princesa del Brasil; y no faltó, inclusive, el proyecto de convertir Montevideo en un ducado con el Infante don Sebastián.

En la maraña de intrigas y emisarios a Europa en torno a esos planes, es interesante una paranza en lo atañedero al Plan Inca. El Comodoro Bowles se refiere al Congreso de Tucumán, señalando que se había tratado de la restauración del imperio incaico, proyecto que consideraba ilusorio. Empero, ese mito ancestral fascinaba a las masas autóctonas y comportó una idea fuerza desde los días mismos de la Conquista. Dirigentes de la Revolución de Mayo, defendieron esa tesis; y en las insurrecciones indígenas peruanas, como la de Huánuco de 1812, se identifica al caudillo bonaerense Castelli con la figura emblemática del Inca. En 1816, Henry Chamberlain, Encargado de Negocios en Río de Janeiro, informaba al aristocrático Castlereagh que en el Congreso de Río se había suscitado una discusión muy curiosa que sólo podía contemplarse como una máscara para ocultar otros planes. Se trataba de elegir un descendiente de los Incas como Rey del nuevo Estado y se mencionaba a un oficial del ejército español, "actualmente en España o en el mismo Madrid". Como mera suposición es posible que podría tratarse de un miembro de la familia Sahuaraura o de los Bustamante Carlos Inca, descendientes de Paullu Inca.

Por lo que toca a la posición de San Martín y Bolívar en relación con los planes de la organización política de los nuevos Estados, es punto que ha sido materia de esclarecedores análisis, principalmente en lo atañedero a San Martín, razón por la cual nos limitaremos a señalar algunas de las versiones de los informantes navales.

Según el Comodoro Bowles, a cuya relación con San Martín ya nos hemos referido, el Protector estaba plenamente decidido por el sistema monárquico. En carta personal al Secretario de Estado, insistía en la conveniencia de la monarquía y en el proyecto de dividir Sudamérica entre los principales países europeos, constituyendo varios reinos con príncipes de casas reales, pero siempre bajo la base de la independencia, y excluyendo a la rama borbónica española. Informaba que San Martín le había expresado que los americanos eran muy jóvenes para gobernarse a sí mismos, que el sistema monárquico era más concorde con su carácter y disposiciones; y auspiciaba un príncipe inglés para Chile, pero como monarquía constitucional y sobre el principio irrenunciable de la Inde-

pendencia. Eran en efecto las horas de un amanecer que nadie podía ya detener. Aún por los años de 1824, se advierte la vigencia de las ideas sanmartinianas. Woodbine Parish, enviado a Buenos Aires para el reconocimiento de la Independencia, en informe confidencial a Canning, del 25 de abril de 1824, menciona su conversación con Bernardino Rivadavia, Secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores de Buenos Aires, el cual se refirió a la llegada de San Martín a Inglaterra y su presunta intención de comunicarse con el Gobierno de Su Majestad. Consideraba que podría causar dificultades porque su gran reputación y sus esfuerzos por la Emancipación de Sud América, lo hacían acreedor a muchas consideraciones. Con evidente recelo, Parish le recordó a Canning el desinterés personal de San Martín y sus constantes anuncios de retirarse a la vida privada al concluir la Emancipación, pero observó que había recibido el título de Protector y que la oposición peruana lo obligó a la renuncia por lo cual recogió a su hija en Buenos Aires y partió al Havre. Rivadavia le manifestó al funcionario inglés que conocía el carácter de San Martín y pensaba que debía tener otros fines de mayor importancia. Antes de su partida, San Martín había conversado con él, le refirió los sinsabores que había sufrido en Chile y, principalmente en el Perú y su convicción en punto a que sólo una forma monárquica era adecuada para los nuevos Estados. Parish, a su vez, dejó constancia acerca de que San Martín no tenía vinculación personal con el gobierno de Buenos Aires, pero que había prometido no dar ningún paso sin someterlo previamente al gobierno inglés. En el informe se deja entrever una evidente preocupación por los posibles planes de San Martín cuya figura estaba siempre presente en los países a los cuales ofrendó su vida. Por otra parte, es bien conocido que, cuando aún no dominaba Bolívar, le había dicho a Guido que iba a trabajar por la monarquía.

En relación con el Libertador Bolívar, todos los informes navales destacan su preferencia por Gran Bretaña y sus instituciones. En una extensa información, privada y secreta del capitán Thomas Mailing al Vizconde Melville, primer Secretario del Almirantazgo, del 18 de marzo de 1825, se expone el pensamiento bolivariano sobre la organización estatal de las nuevas Repúblicas. El Libertador en su dilatada conversación con Mailing, consideraba que América no tendría paz si cedía a los exigencias populares de igualdad, que él había sacrificado los mejores años de su vida y su fortuna por los derechos y libertades de la humanidad, pero que esos países americanos no estaban en situación de ser gobernados por el pueblo y que ningún país era más libre que Inglaterra bajo una monarquía y una constitución bien reguladas. Conceptuaba que América del Sur no era adecuada para un gobierno republicano, con "su población de indios y negros más ignorantes que la vil raza de españoles" y que un país

gobernado por esa gente iría a la ruina. Expresaba categóricamente que por principio jamás había sido enemigo de la monarquía, que América debía buscar alivio en Inglaterra y que él apoyaría al soberano que le propusiera. Agregó, empero, que el título de Rey quizá no sería popular al principio y que tal vez sería mejor el de Inca al que los indios estaban tan apegados. Dentro de los mismos planteamientos, reconocía los encantos de la democracia para el pueblo y que en teoría sería plausible un gobierno libre al margen de instituciones hereditarias, pero insistía en la superioridad de Inglaterra, gobernado por un Rey, Lores y Comunes y siempre con sujeción a la constitución de los tres poderes.

El informe secreto del cónsul Ricketts a Canning, del 18 de febrero de 1826, refuerza esa posición de Bolívar. El funcionario inglés fue invitado a palacio por el Libertador, el cual lo colocó a su lado en el banquete y conversaron largamente en francés. Posteriormente, fue invitado a su casa de campo y la entrevista se desarrolló con la misma franqueza por lo cual pudo captar sus ideas y su carácter. El Libertador se manifestó en contra del sistema federal argentino debido a la falta de preparación en el pueblo por lo cual la forma republicana podía ser despótica y tiránica. Se refirió al caso de los Estados Unidos, con su federalismo y sin anarquía, explicable porque había contado con los hombres más hábiles de Inglaterra; y se pronunció por un gobierno mixto, con la autoridad dividida entre el Ejecutivo, la aristocracia y la democracia del país, teniendo como guía el Código de Napoleón, la "única cosa sabia" que se debía a Bonaparte. Le ofreció copia del sistema de gobierno que estaba preparando para el Congreso del Alto Perú, aunque él sabía que era mejor soldado que legislador. Consideraba que el Alto Perú tenía más condiciones para ser República por su riqueza minera y que, abriendo el puerto de Cobija, tendría grandes ventajas comerciales, pero veía objeciones al proyecto de unir los dos Perú con sede en Arequipa. Anhelaba la paz porque había sufrido los desastres bélicos y la anarquía y esperaba que Gran Bretaña otorgara las ventajas de un tratado comercial porque no quería intromisiones de Francia y España, a las cuales calificó de "traidoras y odiosas naciones". El cónsul inglés garantizaba la exactitud de su dilatado informe porque lo sometió a la revisión del propio Libertador, el cual, después de una cuidadosa lectura, le dio su amplia aprobación.

El 25 de abril del mismo año, el propio Ricketts le remitió a Canning una "narración de la conducta de Bolívar en el Perú", de similar contenido en líneas generales a su anterior informe. Recoge el pensamiento bolivariano, su disgusto con el Perú que le debía su independencia, su rechazo a todo donativo económico, anunciando que las tropas

colombianas regresarían a su país y él se iría a Bolivia a presentar su Constitución. Insistió en las dificultades para establecer instituciones y normas en el Perú, debido al fanatismo del pueblo, lleno de prejuicios y que sólo podía manejarse con rigor. Por lo que a él se refería no le gustaba América ni su gente y, alcanzados sus fines, se retiraría a Italia o a París por el resto de su vida. Consideraba que al irse La Mar, era tal la carencia de hombres de talento e integridad que no sabía a quién entregar el timón del Estado y se proponía designar como Presidente a Santa Cruz, quien aunque no era popular, tenía otras cualidades, como ser nativo del Perú, de alto rango militar, modales afables y talento regular: que Pando le serviría de guía en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

A lo largo de esta correspondencia naval, se avizoran, asimismo, todas las incidencias de la armada Libertadora, su creación, plan de operaciones, encuentros navales, como la captura de la fragata española "La Venganza", la formación de la armada peruana con el ínclito Guise, la nómina de los marinos británicos en la escuadra patriota, los buques mercantes que pasaron a la real armada, los puertos del Pacífico, especialmente Callao y Valparaíso, colmados de barcos y productos ingleses; y las ciudades costeras con establecimientos de las principales firmas comerciales de Londres y Liverpool. Como ya señalamos, San Martín conceptuó fundamental lograr la supremacía naval en el Pacífico y el Comodoro Bowles proporciona los mejores datos sobre la compra de buques en Inglaterra y el enganche de hombres para esa flota patriota.

La documentación permite seguir paso a paso los cambios de mando, en su mayoría bajo la dirección de británicos, no empece que el 27 de noviembre de 1817 se prohibió a los oficiales de esa nacionalidad servir a beligerantes, razón por la cual Guise, Forster, Crosbie y, a lo que parece, también Spry, fueron removidos de las listas navales inglesas. En 1819, con la llegada de navíos de Baltimore, se verifica la superioridad de esa armada patriota sobre la española; y el propio Bolívar, en 1824, como informa Mailing, capitán de la "Cambridge", al Comodoro Eyre, adquirió en Inglaterra 2 navíos de 64 cañones cada uno.

No embargante lo apostillado, Cochrane sin disputa alguna es la figura central que domina el panorama de la acción naval en los días de la campaña libertadora y también la más controvertida por sus mismos compatriotas, comodoros y oficiales británicos. Se impone por su intrepidez y valor casi míticos y estos testimonios navales están saturados de sus acciones heroicas. Empero, esa imagen fulgurante, comparada sólo con Nelson a cuyo lado combatió, contrasta con sus arrestos y procederes que motivaron los más duros calificativos de patriotas y realistas,

indignados por sus bloqueos, saqueos de ciudades y ataques a buques mercantes. Bowles, obsesionado como hemos dicho, contra el intrépido almirante, habla de su incalificable insolencia y ordenó que los buques de la marina real no saludaran al buque insignia de Cochrane. Relata que el almirante le había expresado al agente norteamericano Worthington que su venida a la América había sido simplemente para vivir, lo que no le impidió decirle al capitán Frederick Hickey, indignado por sus abusos contra naves británicas, que sin embargo él no olvidaba que era inglés. Con sus depredaciones, que dañaban la causa patriota y motivaron el calificativo de aventurero sanguinario que le aplicó Pezuela, suscitó arduos problemas a los comodoros británicos, los cuales, empero, no dejaron de reconocer que en Chile la bandera inglesa era la única que flameaba en los puertos y el comercio inglés el más activo. El brillante suceso de la "Esmeralda", el 6 de noviembre de 1820, al cual ya hicimos referencia, figura en los informes de los comodoros ingleses, ninguno de los cuales deja de reconocer el coraje y habilidad extraordinaria de la hazaña protagonizada por el almirante. Dixon lo califica del más brillante suceso de gran estilo magistral. San Martín no le regatea sus justos laudes y en carta a O'Higgins, habla del heroismo de la acción y del valor del almirante al cual califica de noble pirata.

Son muy reiterativos los informes sobre las desavenencias entre el desaforado Cochrane y el caballeresco Guise, cuya actuación en la toma de la "Esmeralda" mereció condignos elogios. El Comodoro Hardy fue informado por Basil Hall de la renuncia de Guise y de Spry a consecuencia de sus enfrentamientos con el almirante. Comentando los ataques de Cochrane a los puertos peruanos del sur, informa que tenía su agente de presas y juzgaba por la ley del contrabando, menciona sus decretos de bloqueo y apropiación inclusive de buques ingleses. A tenor de estos informes, el almirante llenaba sus buques de dinero y efectos valiosos, era el dueño de las costas del Pacífico y a las naves inglesas detenidas las llamaba "colonias cerradas del enemigo".

En agosto de 1824, los comandantes ingleses en Chile, comunicaban haber leído en los periódicos londinenses severas críticas contra el almirante, pero que habían grupos a su favor. Se le acusaba, asimismo, de mantener comunicaciones secretas con los Castillos del Callao, en particular con los españoles ricos, para recibir de ellos, al margen de San Martín, los Castillos y embarcar a los realistas a Europa y a Río de Janeiro.

Por lo que toca a las profundas discordias entre el almirante y San Martín, propias de sus opuestos temperamentos, se relatan con todo

detenimiento por los informantes navales. Cochrane criticaba acerbamente la inacción de San Martín en Pisco, recordando que el año anterior, Miller y Charles, ayudante de campo de Sir Robert Wilson en Rusia y a cargo de los famosos cohetes Congreve que fracasaron en el Callao, habían tomado esa plaza. Insistía Cochrane en el descontento de la escuadra y el ejército por lo que llamaba la pusilanimidad de San Martín, aunque reconocía su extraordinario valor. No fueron tampoco escasos sus choques con Monteagudo, el cual declaró a uno de los comandantes ingleses que no había ejemplo de igual contraste entre la gloria militar del almirante y su conducta, imagen de horror y de crimen. Empero, de todo ese fárrago de espesas polvaredas y de críticas encontradas, Cochrane se impone como el marino más arrojado de los que tocaron estos mares. Es el héroe sempiterno de Valdivia y la "Esmeralda" y su vanidad, desafueros y codicia no recortan su fabulosa figura y sus acciones dignas de todos los epinicios y con sabor de gestas heroicas.

A la mira de estas fuentes navales, se perfila también un interesante caudal de datos sobre los más agudos tópicos internacionales de esa etapa, de algunos de los cuales presentaremos rápidos bocetos.

El archipiélago de Chiloé, que había pertenecido al virreinato peruano, a raiz de la independencia de Chile, fue un refugio de españoles bajo la gobernación del valeroso general Antonio de Quintanilla. La isla era considerada por Bolívar como punto muy ventajoso; y el cónsul británico en Chile Christopher Nugent, lo calificaba de la llave de la parte occidental de Sudamérica. Muy cercana a Chile, sólo tenía un puerto, San Carlos, de difícil acceso, que era excelente base de construcción naval por estar cubierto de bosques.

Desde 1813, el virrey Abascal había planeado expediciones a la isla y, a tenor del informe del Comodoro Bowles, del 24 de mayo de 1817, los Carrera la ofrecieron, junto con Valdivia, a los Estados Unidos a cambio de su ayuda, lo cual no les impidió presentar idéntica oferta a Inglaterra.

En 1820, según relata el Comodoro Hardy, el conflictivo Lord Cochrane atacó Chiloé, destruyó sus fortificaciones y regresó a Valparaíso con los cañones de bronce de la isla. Levantó el sitio, no sólo por la ardua defensa de Quintanilla, sino porque encontró que los 100,000 habitantes eran muy apegados a los antiguos españoles y preferían unirse a los realistas peruanos. Por los años de 1822, se preparaba en Chile una expedición contra el apetecido archipiélago, pero el plan fracasó por las divergencias entre el Comodoro inglés Charles Whiting Wooster, al servicio de la armada chilena, y el comandante de las tropas. Aún en 1824, Chiloé y Valdivia seguían en poder de los realistas y el gobierno chileno,



Lord Cochrane

frente a sus infructuosos intentos bélicos, le expresó al cónsul Nugent que para ellos esa pequeña isla no tenía ninguna importancia política. Insistiendo en el tema, Nugent, el año siguiente, le comunica a Canning que Bolívar le había advertido a Chile que si en el término de 3 meses no se había posesionado de Chiloé, mandaría una expedición para someter esa isla al Perú. El cónsul inglés añadía que el general Quintanilla prefería entregarla a Inglaterra. A mayor abundamiento, el capitán T.S. Mailing, que mantenía constantes vinculaciones con el cónsul inglés, le informó que Quintanilla seguiría en su puesto hasta la rendición de Rodil y que deseaba convertir la isla en una colonia británica. Empero, Canning, con su acostumbrada cautela, declaró que el gobierno inglés no asumiría la protección de ningún Estado que surgiera de las ex-colonias y mantendría su neutralidad, si bien no aceptaría que Estados Unidos ocupara esa isla. En 1826, Chiloé estaba ya anexada a Chile, pero aún Bolívar advertía al gobierno chileno que debía evitar incursiones de los araucanos y granjearse la amistad de los chilotes.

Otros problemas internacionales de mayor trascendencia que los del archipiélago de Chiloé, motivaron permanente vigilancia de los funcionarios navales y los primeros cónsules británicos y, aunque con idénticas limitaciones, espigaremos los aspectos más resaltantes que constan en esos textos, sin añadir comentarios ni comparanzas críticas.

Las controversias entre Brasil y Buenos Aires por la Banda Oriental y Montevideo, originaron tensiones y animosidades que recogen los funcionarios británicos en sus informes al Almirantazgo. Por los años de 1825 se agudizó el problema, llegando a mencionarse un proyecto de coalición entre el Perú, Chile, Colombia y Buenos Aires contra Brasil, con el apoyo de Sucre, lo cual comprometía el apoyo de Bolívar. Por su parte, Gran Bretaña no sólo mantenía su neutralidad, sino manifestaba su oposición porque una guerra en América perjudicaría su comercio en plano auge; y además, Brasil era la única monarquía en América. Merecen exigente mención las minuciosas instrucciones de Canning a Lord Ponsonny, Ministro en Buenos Aires en 1826. Conceptúa que la ciudad y territorio de Montevideo deberían independizarse en situación algo similar a la de las ciudades hanseáticas en Europa. Insiste en la necesidad de la paz en América y considera que los Estados del Nuevo Mundo debían ceñirse, en cuanto a derechos y límites geográficos, a la misma situación en que estaban cuando eran colonias porque todo el continente, en caso contrario, se vería expuesto a cualquier guerra por las complejas cuestiones que surgirían. Era el planteamiento concreto del uti-possidetis colonial, principio que, con el de la libre determinación de los pueblos, debían definir los problemas limítrofes de Sur América.

La posición de Bolívar, confrontando parte de estas fuentes navales, no era muy favorable al Brasil y en un momento determinado había prometido su apoyo a Buenos Aires, con 8.000 soldados de Sucre y con refuerzos del Perú, Colombia y Bolivia. No empece, en última instancia, declaró al cónsul Ricketts que consideraba mejor el sistema monárquico del Brasil en comparación con el federal de Buenos Aires, que una guerra sería injustificable y deseaba conocer la opinión de Canning al respecto. En un informe secreto del 1 de junio de 1826, Ricketts le comunicaba al Ministro inglés que Bolívar estaba resuelto a no apoyar a Buenos Aires y consideraba que la imprecisión de sus opiniones se debía a que deseaba mantener una opción para interponerse entre ambos bandos.

Similares situaciones de meras expectativas y ambigüedades, se suscitaron el año de 1818 en relación con la presunta declaratoria de guerra de Buenos Aires contra Rusia, potencia que carecía de intereses comerciales en América. Los antecedentes de ese conflicto arrancaban de los tratos secretos de España, apoyados por el intrigante Embajador Pozzo di Borgo, para obtener la ayuda rusa. El hermetismo de su cancillería no impedía al autócrata Zar estar al corriente de la política internacional americana. Así el Conde de Lieven, en 1825, le ofreció un completo resumen de los sucesos del Perú; y nobles rusos, como Peterhooff, visitaban al Embajador de España para pedirle noticias de América.

El Comodoro Bowles, en informe confidencial a su gobierno del 8 de agosto de 1818, comunicaba que sabía de muy buena fuente que los comisionados norteamericanos presionaban a Buenos Aires para que declarara la guerra a Rusia y Portugal y que Estados Unidos daría facilidades a los corsarios contra el comercio ruso. Agregaba que se estaba formando una alianza entre las cortes de París, San Petersburgo y Madrid para la reconquista de América, pero que se opondrían Inglaterra y los Estados Unidos. Según Bowles, todo el cuerpo diplomático de París estaba ocupado con ese asunto, pero que España había fracasado en sus intentos de lograr la cooperación de las potencias europeas y Rusia misma se había apartado ostensiblemente de esos proyectos.

No faltó tampoco en esa compleja maraña de lacerías y de intereses de las potencias, el problema de Cuba, centro de viejas rivalidades entre Inglaterra y Estados Unidos. Los estadistas norteamericanos deseaban que siguiera bajo la soberanía de España, pero que algún día pasara a los Estados Unidos, como lo había considerado Jefferson. En 1822 hubo el plan de independizarla, pero Adams, el puritano de la dinastía de Virginia, Secretario de Estado de Monroe, advirtió que ese intento comportaba su posible anexión a Inglaterra; y la isla siguió sometida a una política de

vigilancia, inclusive de Francia. No faltaron tampoco políticos que consideraban la independencia de la isla como la única garantía para la tranquilidad de América. El brillante y plebeyo estadista Canning, reforzó esa tesis de la mutua abstención cuando se dirigió a R. Rush, Ministro de EE.UU. en Londres, para expresarle que tanto EE.UU. como Inglaterra pensaban igual, y por iguales razones, frente al problema cubano: "Ustedes no pueden permitir que nosotros tengamos a Cuba y nosotros no podemos permitir que ustedes la tengan".

Comportan una densa galaxia los pactos y doctrinas internacionales relacionadas con Hispano-América, que figuran en los informes navales.

Por lo que se refiere a la Santa Alianza, firmada en 1815, a propuesta de Rusia, Prusia y Alemania, con la adhesión de Francia, los Comodoros ingleses mencionan a menudo ese pacto de mutua alianza al cual no se adhirió Inglaterra porque habría sido contrario a sus intereses comerciales en Hispanoamérica. En 1820, el pensamiento inglés sobre ese pacto se condensa en las instrucciones confidenciales de Castlereagh, el legitimista Ministro inglés, a Edward Thornton, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Río de Janeiro. El sagaz y mesurado Ministro se limitó a expresar que no podía basarse ninguna esperanza en la Santa Alianza para una reconquista porque esa liga tenía carácter ilusorio.

La entrevista y el Memorándum Polignac, anteriores al Mensaje de Monroe del 2 de diciembre de 1823, fueron definitivos en el problema de América porque Canning, verdadero iniciador de una nueva era en la diplomacia británica, consiguió la terminante declaración de Francia en el sentido de que renunciaría a toda intervención armada a favor de España. Los comodoros ingleses repartieron profusamente ese Memorándum en América, inclusive a Bolívar. Fue un triunfo ostensible de la política inglesa, porque se adelantó a la doctrina Monroe al asegurar la abstención de toda intervención europea en América. La Doctrina Monroe fue en última instancia la reivindicación de otra hegemonía y cuando se formuló no existía ya ninguna posibilidad de agresión armada contra América por parte de ninguna potencia europea. La climática entrevista Polignac había disipado toda factible amenaza de esa clase y, como lo expresara un documento de la época, Monroe se lanzó contra molinos de viento.

Por lo que toca al Congreso de Panamá, por razones cronológicas ya señaladas, nos limitaremos a enunciar algunas de las ideas que lo informaron y que flotaban en el ánimo del Libertador desde su carta de

Jamaica de 1815. En la dilatada entrevista con el cónsul Ricketts, el Libertador precisó sus fines. Eran ellos, principalmente, la estrecha relación entre Inglaterra y EE.UU. para que los gobiernos europeos se resolvieran al reconocimiento de la Independencia de los nuevos Estados americanos; la unión de los habitantes americanos de todos los estamentos raciales y de todas las Repúblicas americanas en una sola causa común, a la manera de un pacto social. La realidad, una vez más, disipó todas esas utópicas esperanzas en el Congreso que Canning calificó de distensión desgraciada y extemporánea.

Woodbine Parish, el enviado inglés a Buenos Aires para el reconocimiento de la Independencia, en informe del 10 de setiembre de 1825 a Canning, expresa que había muy poca armonía en el certamen y que sus planes, muy quiméricos, no se ajustaban a los fines propuestos por el Libertador. En última instancia, de todo ese hermoso intento de solidaridad americana quedó tan sólo explícita la mutua vigilancia entre las potencias; y por lo tocante a Inglaterra, su posición se concretaba a oponerse a cualquier proyecto enderezado a colocar a los EE.UU. al frente de una confederación americana en oposición a Europa.

Se vislumbran en los informes navales muchas facetas de las actividades de los agentes especiales, comisionados y cónsules norteamericanos enviados a las colonias españolas desde 1810, verdaderos ejes de la penetración económica y de los intereses políticos de su nación, razón por la cual captaron la vigilante atención de los funcionarios navales y más tarde de los cónsules británicos, los cuales registran en sus informes datos a veces contradictorios de los consignados en la correspondencia de esos personajes con su gobierno. Muchos de ellos se caracterizan por sus intrigas cerca de los jefes patriotas; y algunos se mezclaron en negocios, debido, según sus propios testimonios a lo exiguo de su remuneración.

En 1813, Bowles informaba al Secretario del Almirantazgo, John Wilson Croker, que W.G. Miller, agente norteamericano, había sido obligado a retirarse por sus intrigas. Desde 1810, figura en Río de la Plata y Chile el conflictivo agente especial de los EE.UU., Joel R. Poinsett, de gran capacidad de acción y autor de una interesante **Descripción geográfica del Perú** y un informe sobre la revolución emancipadora. En 1813, el Comodoro Dixon informaba al Almirantazgo inglés sobre la conducta de ese agente en el incidente de la condena de 3 barcos ingleses, advirtiendo que era enemigo de Gran Bretaña y muy propicio a los franceses. Poinsett participó, asimismo, en los incidentes de la fragata "Essex" y, según Bowles, en el año 1818 intervino en negocios de com-

pras de buques armados en Baltimore, bajo la protección de los Carrera de los cuales era muy adepto y, como relata Torrente, solían recorrer juntos, disfrazados, las calles en las noches santiaguinas. Consecuente con su sempiterna tendencia a la intriga, alongados los años de 1825, ya en Méjico como Ministro Plenipotenciario, los funcionarios británicos informaban de sus planes a favor de un partido americano bajo la jefatura del Presidente de los EE.UU.; y una federación europea con logias masónicas de las cuales él sería Gran Maestro.

En 1817, el Presidente Monroe designó como agente especial en Chile al juez John B. Prevost que gozaba de toda su confianza y cuya correspondencia, que figura en los Archivos Nacionales de Washington, es de mucha importancia para el Perú. Según informaba Bowles, no había duda que Prevost traía una misión política, quizá acerca de Chiloé. Desde su llegada se puso en contacto con San Martín, mantenía también correspondencia con el virrey; y tenía conexiones con oficiales americanos que habían servido en el ejército patriota y luego conspiraron contra San Martín, al cual llamaban el tirano de América. Muy admirador de Bolívar, dice de él que tenía toda su alma envuelta en la emancipación de su patria, siendo América esa Patria.

En el mismo año fue nombrado W.G.D. Worthington como agente especial de los EE.UU. a Chile, Buenos Aires y Perú, al cual se debe el logro de un empréstito para ayuda de la expedición libertadora. Dotado de apreciable cultura, pero lleno de vanidad y adverso a Gran Bretaña. El Comodoro Bowles lo menciona en el incidente del saludo al buque almirante de Cochrane, así como también en un presunto tratado entre Buenos Aires y EE.UU., que en realidad se limitó a cláusulas no autorizadas y que ese agente reveló indiscretamente.

Sin desplazar a esos agentes, el Presidente de los EE.UU. nombró, asimismo en 1817, una misión especial con miras a un eventual reconocimiento de la Independencia de los Estados libres hispanoamericanos. Integraban la misión Caesar A. Rodney, Fiscal General de los EE.UU., el juez Theodoro Bland, cuya pugna con Prevost fue ostensible; John Graham, encargado de Negocios en Madrid; y, como Secretario H.M. Brackenridge, favorable a la tendencia de desarrollar un interés intercontinental americano en oposición a los intereses europeos.

En octubre de 1820 fue designado agente especial en Buenos Aires John Murray Forbes, condiscípulo de Adams y más tarde Encargado de Negocios. De tendencia contraria a San Martín, advirtió la escasa simpatía del pueblo peruano por los EE.UU. y entabló una abierta pugna por contrarrestar la creciente influencia comercial inglesa.

Al Comodoro Hardy le tocó anunciar el año siguiente la llegada de Michael Hogan, designado agente comercial de EE.UU. en Valparaíso, pero de hecho con funciones consulares. El nuevo funcionario no dejó de enfrentarse a Lord Cochrane por su conducta con los norteamericanos residentes y manifestó su abierto desagrado por el apoyo del gobierno chileno a los ingleses, que atribuyó a los ingresos que representaban su floreciente comercio.

En 1823 arribó a Santiago el cónsul norteamericano Tudor, el cual suscitó fuertes críticas por su intervencionismo en la política de los nuevos Estados. Bostoniano, intelectual brillante, autor de ensayos sobre Olavide, se mostró favorable a los realistas y muy antibolivariano, actitud que sus contemporáneos atribuyeron al hecho de que el Libertador no había sido propicio a sus negocios mineros.

Por lo que se refiere a comisionados o agentes de países europeos, los funcionarios ingleses navales no ofrecen mayores datos. El 7 de junio de 1818, Bowles se limita a informar al Almirantazgo sobre la necesidad de nombrar un agente comercial en Santiago porque ya había funcionarios norteamericanos y franceses de esa especialidad.

Por los años de 1824, el cónsul británico en Santiago, Christopher Nugent, en informe secreto a Canning, le detalla los movimientos de la escuadra francesa en el Pacífico al mando de los capitanes La Susse y De Moge, este último de la plana mayor del almirante Rosamel, al cual por sus intrigas se le ordenó abandonar Chile. Según Nugent, estos franceses tenían a su cargo los planes del reconocimiento de la independencia. Meses después, el mismo cónsul inglés informaba que Bolívar había llegado a un arreglo amistoso con Rosamel, según el cual De Moge podía permanecer en Chile, pero éste ya había regresado a Francia.

En relación con los emisarios franceses, el coronel Patrick Campbell, cónsul en Colombia, en junio de 1825, comunicaba al Gobierno inglés las intrigas del Conde Landos, M. Chassériau y otros agentes franceses que desde años atrás recorrían el país como botánicos y naturalistas, sembrando intrigas y discordias.

A su vez, Tudor advertía, en 1826, la aparición de un nuevo objetivo de los franceses en América, indicando que llevaban jóvenes peruanos en sus buques para que se educaran en Francia con los jesuitas y se saturaran de las ideas monárquicas y antiliberales. En igual sentido, Larned consideraba indispensable que el Gobierno inglés defendiera su influencia moral en América y previniera el peligro derivado de la forma-

ción de esa juventud sudamericana en ambientes anti-republicanos; y señalaba la actividad desplegada en ese sentido por el almirante Rosamel, el cual seleccionaba a los jóvenes peruanos y chilenos de las mejores familias y condiciones intelectuales que les garantizaban un futuro promisor.

De la amplia perspectiva y al calce de estos testimonios navales, emergen fascinantes escorzos de las figuras próceres, de los caudillos de la Emancipación peruana, inclusive de los jefes realistas, que comportan verdaderas semblanzas de cuya comparanza con las similares de viajeros y memorialistas y las que integran los informes de los agentes norteamericanos, a las veces más cargadas de emoción humana, se logran aproximaciones valederas y casi gráficas sobre esos protagonistas de la Independencia americana. Capitosisimo sería el caudal informativo sobre esos personajes casi de leyenda, pero holgado es anotar, una vez más, que no podemos abocarnos a los relances de sus acciones, sino concretarnos a simples mirajes de esa atractiva temática.

Enfocadas ya las ideas políticas de tan limpios empeños, de San Martín y Bolívar, hilvanaremos algunos datos de esos controvertidos personajes y de otros actores de las luchas por la Emancipación, que figuran en la correspondencia que es nuestra fuente informativa, siendo de anotar que las circunstancias personales de esos caudillos sólo funcionan al hilo de los momentos históricos que les tocó vivir.

San Martín, calificado por Torrente de jefe afortunado y valiente, es objeto de la atención de los comodoros británicos desde su ingreso a la escena sudamericana y se consignan todas sus acciones. Hay unanimidad en caracterizarlo como cauteloso y prudente en la paz y en la guerra. Bowles, el 10 de junio de 1818, desde la rada bonaerense, señala que no quería derramamiento de sangre y que su inacción era premeditada. El impetuoso y violento Lord Cochrane no podía captar ese rasgo, predominante en el fondo político de San Martín; aunque no falta algún testimonio que lo atribuye a su mala salud. Al sesgo de la correspondencia de Bowles, se relatan los antecedentes de San Martín, inclusive en España donde frecuentó muchos militares ingleses, entre ellos James Duff, conde de Fife, con el cual se escribía pidiéndole su intervención a favor de la mediación inglesa. En esas fuentes navales, consta el relato completo de los preparativos de la expedición libertadora, entre ellos el difícil paso de la cordillera, que ha sido tan justamente elogiado.

Todos los testimonios coinciden en destacar su simpatía por Inglaterra y su posición contraria a los franceses, a los cuales califica de crueles. Se impone el enjuto pergeño testimonial sobre su escasa ambi-

ción, su influencia personal con toda clase de personas, en especial con la tropa, su rechazo a las intrigas políticas y su ansiedad por lograr la paz y evitar la revolución violenta y el desborde de la población negra. En frase de Bowles, nadie lo igualaba en influencia y talento. En su informe del 18 de febrero de 1818 al Secretario del Almirantazgo, John Wilson Croker, ofrece un magnífico bosquejo de su persona y de su carácter que complementa el del capitán Hall. Lo describe como de unos 45 años, alto, de complexión morena y de muy buen continente. Perfectamente educado, muy agradable en sus maneras y conversación, su estilo de vida en alto grado sobrio y simple hasta el punto de no sentarse a la mesa sino en raras ocasiones, comiendo en pocos minutos cualquier plato listo cuando tenía apetito. Destaca su laboriosidad y que nada escapaba a su inspección personal, la disciplina de sus tropas, superior a cualquiera otra, especialmente la caballería, su arma favorita. Su única distracción era caminar y había declarado su intención de retirarse de la política cuando concluyera la guerra. Desprendido de dinero, no aumentó su fortuna desde que llegó a Chile. Gran lector, estaba muy bien enterado de todo. Su sistema político era liberal y entendía de comercio. Bowles insiste en la inclinación del Protector por Inglaterra y por los oficiales británicos que lo acompañaban. Según el minucioso comodoro, la salud del Protector era mala y adolecía de violentas hemorragias del pulmón por una antigua caída, razón por la cual demoró en cruzar la cordillera.

Henry Chamberlain, cónsul y Encargado de Negocios en Buenos Aires, en informe al Vizconde Castlereagh, del 5 de abril de 1817, se refiere, asimismo, a la falta de ambición del Protector, a sus antecedentes en España, a su reputación moral y cualidades militares. Remitiéndose a informes anteriores de Bowles, anota que San Martín aceptaría cualquier plan de gobierno dirigido por un extranjero, insistiendo en su enemistad con Francia; y lamentando que su salud tan precaria ofrecería pocas perspectivas de que pudiera tomar parte activa en los negocios públicos.

Estas fuentes navales adveran la uniformidad de la trayectoria del Protector y se columbra siempre la fibra de sus proezas, así como de sus frustraciones. En el plomizo ocaso de su retirada vida, debió bañarse de nostalgia al lembrar sus bizarras hazañas en la Emancipación americana.

Holgado es anotar que la personalidad de Bolívar y su pregonera fama que se hurta a toda definición, atrajo a los funcionarios navales británicos a fáciles entusiasmos, al igual que a los viajeros contemporáneos; como S. Haigh que califica su vida de un romance militar acabado; y Van Dockum, que lo considera superior a Washington. Empero, los

informes de los Comodoros hasta fenecer el año 1823, son muy lacónicos y se refieren a acciones y sucesos muy conocidos por lo cual nos recatamos en su exposición. Es a partir de 1824 que esas informaciones, incluyendo las de los primeros cónsules, constituyen testimonios valederos sobre el Libertador, de los cuales presentaremos rápidas pinceladas.

El 8 de setiembre de 1824, el cónsul en el Perú, Tomás Rowcroft, a cuyas comunicaciones con el Almirantazgo ya nos hemos referido, informa a Joseph Planta que el vicecónsul Mr. Kelly fue designado por el capitán Mailing para que visitara a Bolívar en su cuartel general en Huancayo y le trajo una carta muy amable del Libertador. Le informó, además sobre su preferencia por Inglaterra y sus prejuicios contra los franceses y los norteamericanos. Kelly relataba que Bolívar se quejaba de las dificultades para atravesar el territorio y encontrar al enemigo, por su extensión y por tratarse de un país de sierra, rocas, arenas, sin caminos, ríos, canales ni vehículos. Refiere el vicecónsul que el Libertador estaba en cama, aparentemente indispuesto y muy fatigado por sus campañas, aunque sólo tenía 42 años.

Una de las anécdotas más singulares de Bolívar es la que registra el informe privado del coronel J.P. Hamilton, enviado a Colombia para indagar las condiciones de esa República, dirigido a Joseph Planta. Hamilton relata que se esperaba la inminente caída de los castillos del Callao y el retorno de Bolívar a Colombia, agregando que estaba ansioso por conocer a ese hombre extraordinario. Proporciona la versión de la emoción insólita que suscitó en Bolívar la noticia del triunfo de Ayacucho. Según Hamilton, el edecán del Libertador, coronel Santa María que llegó con el despacho de Sucre, relató que Bolívar estaba "completamente loco de contento, se quitó el uniforme y juró que jamás volvería a usar una chaqueta militar, danzó y ordenó champagne para todos, dando el ejemplo aunque en general es hombre sobrio y que jamás bebe más de un litro de vino". Este episodio ha sido reproducido por Carlos A. Villanueva, tomado del mismo repositorio inglés; por Rourke, sin citar la fuente; y por Vargas Ugarte S.J., con algunas variaciones. El mismo Hamilton, recogiendo habilillas locales, dice que Bolívar tenía fama de ser "un garçon de bonne fortune" con las damas americanas y que había en Bogotá dos o tres mujeres muy bonitas acerca de quienes circulaban versiones escandalosas respecto de su intimidad con el Libertador.

Hamilton presenta, asimismo, algunas notas del carácter de Bolívar, coincidentes con las apreciaciones de los funcionarios navales británicos. Conceptúa que el rasgo más hermoso de su personalidad era su generosidad sin límites, tanto más notable cuando los criollos en general

son mezquinos y extremosamente aficionados al dinero, gastan mucho en su persona, pero muy pocos conocen el significado de la palabra hospitalidad. En el informe ya mencionado del cónsul Ricketts, se precisan también aspectos del carácter del Libertador que pudo apreciar en la larga entrevista privada que sometió a su aprobación. Como rasgo saliente de su carácter, señala su modestia sin pretensiones, su espíritu muy cultivado, sus conocimientos muy respetables y buenas nociones de la historia, particularmente de la de Inglaterra, al respecto, el Libertador se había referido al modo como los admirables principios de la constitución inglesa se habían implantado en los Estados Unidos y que trataría de establecerlas en Sudamérica. Ricketts resalta la información exacta que tenía Bolívar de los dirigentes políticos ingleses y su elogio a Canning por su política liberal y generosa. Menciona sus viajes por toda Europa y sus conocimientos del género humano, considerando que quizá sería un filósofo si no fuera porque su espíritu activo, vigoroso y decidido lo impulsó a mantener la causa de la libertad de su Patria. Concluyendo con esta visión caracterológica del Libertador, considera que el temperamento irritable que se le atribuye, era debido a su actividad y prontitud en las decisiones, fomentadas por su vida militar y sus nociones intransigentes de la rectitud.

El informe privado del coronel P. Campbell, Encargado de Negocios en Colombia, a Canning, del 27 de noviembre de 1826, se concreta al relato de su entrevista con Bolívar en una comida en la cual el Libertador expresó su gratitud a Gran Bretaña por la conducta observada en Colombia, lo que suscitó una intervención del representante francés, M. Buchet Martigny, para recordar que Francia había sido el medio por el cual se había establecido la libertad en el mundo. Campbell describe a Bolívar de modales y apariencia suave y altamente caballeresca, pero muy animado en conversaciones y asuntos de su interés. Considera que gozaba de la completa confianza de todas las clases y de influencia moral ilimitada. Resalta su carácter rápido y decidido en sus resoluciones y enérgico en su ejecución. Menciona, asimismo, su parcialidad hacia Inglaterra en contraposición a su falta de simpatía por los Estados Unidos.

A la inversa de San Martín que terminó sus días en su tranquilo retiro francés, Bolívar finalizó su frustrada vida de ardida leyenda en su propia tierra americana, cuando ya se abatían sobre él las horas sombrías y lastimosas de su desdichado final.

Al sesgo de esta documentación insurgen también, como hemos dicho, las aventajadas figuras de muchos otros personajes de próceras existencias que actuaron en la etapa de la Emancipación; y de algunos de los cuales pergañeremos sus más elementales perfiles.

Sucre, hombre esencial y siempre igual a sí mismo, varón enterizo y personalidad ejemplar, cuya actuación alcanzó ribetes de señera hidalguía y su muerte fue plañida de amigos y enemigos, recibió de los corresponsales ingleses los calificativos del Bayardo y el Lannes de Bolívar y de América del Sur.

La Mar, enfermo de melancolía nerviosa, de larga fama en sus calidades y circunstancias, popular y a quien todos respetaban, mereció los elogios, inclusive de Rodil; y el reconocimiento de Bolívar, el cual ensalza su talento, integridad y su fama militar que, en frase del Libertador, daba gran reputación y dignidad al gobierno, lamentando que a su retiro, por su precaria salud, no hallara un reemplazo condigno.

Guise, héroe de la "Esmeralda" y organizador de la escuadra peruana, ilustre en virtudes, de brillantes antecedentes navales al lado de Nelson, cuyo azaroso y triste destino le abrió la tumba por sus sueños de libertad, al cual describe el R.H. Salvin, del "Cambridge", como de unos 54 años, tez oscura, finos modales y de gran determinación en su semblante.

Miller, memorialista de la Emancipación, de esforzada y digna travesía vital, organizador de la Legión Peruana del Ejército, caballeroso y modesto, de quien se dice que era muy querido de los nativos y del cual Robert Proctor lo llama ornamento de cualquier causa que patrocine.

Al igual que estas figuras ejemplares, la mayoría de los protagonistas de la Emancipación, considerados en estas fuentes navales fueron víctimas de los ríspidos avatares de la época y no recibieron condignas recompensas por sus valerosas acciones que les recortaron los días de sus turbulentas vidas.

Discurso del Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero

Constituye para mí un gratísimo y singular honor el haber sido designado por la Directiva de este Instituto para dar la más cálida bienvenida como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú a la eminente historiadora, jurista y docente universitaria, doctora Ella Dunbar Temple.

La doctora Temple nació en Lima e inició sus estudios superiores en la Universidad Católica del Perú, optando el grado de Bachiller en Filosofía, Historia y Letras en el año 1937 y un año más tarde, el de Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas. Pasó luego a la Universidad Mayor de San Marcos en donde obtuvo, sucesivamente, los siguientes títulos académicos: Abogada, Doctora en Derecho Público y Privado, Licenciada en Historia y Licenciada en Geografía, Doctora en Historia y en Literatura. Del Ministerio de Educación Pública, obtuvo el grado de Preceptora.

Entre los años 1941 y 1943, participó en la primera catalogación efectuada en la Biblioteca Nacional. Después del incendio de esa Biblioteca, sentó las bases para el establecimiento del Departamento de Consulta, del cual fue su primera Jefa.

Aparte del ejercicio de la abogacía, la doctora Temple se ha consagrado a la docencia universitaria, habiendo desempeñado los siguientes cargos en la Universidad Mayor de San Marcos. Catedrática Principal Interina de Historia del Perú, Instituciones, Fuentes Históricas del Perú, Conquista y Colonia, desde 1945; Catedrática Principal Titular de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (con el número 1 de antigüedad); Miembro de la Comisión de Reglamento, Facultad de Letras, años 1952, 1956, 1958, 1960, 1965 y 1966; Miembro de la Comisión encargada por la Facultad de Letras de preparar el Proyecto de la Escuela de Archiveros y Bibliotecarios, 1960; Director Titular del Departamento de Geografía de la Facultad de Letras, años 1964, 1966 y 1968; Presidente del Comité de Admisión, Facultad de Letras, años 1966, 1968 y 1969; Presidente del Comité Electoral, Facultad de Letras, año 1966; Jefa del Departamento de Ciencias Histórico-Sociales, 1968 - 1971; Miembro de la Comisión de Evaluación de Docentes, Dirección Universitaria de Coordinación Académica y Evaluación Pedagógica, año 1970; Jefa del Departamento de Geografía, año 1972; Miembro de la Asamblea Universitaria en representación de los Profesores Principales, año 1977; desde el año 1989, la doctora Temple ostenta el Título de Profesora Emérita de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

En su destacada trayectoria profesional, la Dra. Temple ha desempeñado cargos e integrado las más importantes instituciones de su especialidad, tales como: Socia Honoraria de la Asociación de Geógrafos egresados del Instituto de Geografía de San Marcos; Miembro Fundador y de Número de la Sociedad Peruana de Historia, habiendo sido su primera Presidenta; Miembro de Número de la Academia Nacional de Historia; Miembro de Número y Vocal de la Sociedad Geográfica de Lima; Miembro Honoraria de la Sociedad Peruana de Historia de la Medicina; Miembro de Número del Instituto Sanmartiniano del Perú; Miembro Fundador del Instituto Peruano de Numismática; Miembro de Número del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú; Miembro Nato del Instituto Peruano de Investigaciones y Divulgaciones Históricas; Miembro Honoraria de la Asociación de Geógrafos del Perú; Miembro Honoraria del Centro de Cultura Americana de Ica; Miembro de Número de la Sociedad Bolivariana del Perú; Miembro Honoraria del Centro Bolivariano, Filial de Trujillo; Miembro del Instituto Cultural Peruano-Israelí; Miembro Fundadora del Instituto Cultural Peruano Argentino; Miembro de Número de la Academia Interamericana de Derecho Institucional y Comparado; Miembro de Número de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional; Ex-Directora Consejera del Conversatorio Peruano de Derecho; Miembro Titular del Colegio de Abogados de Lima; Ex-Agente Fiscal y Vocal Suplente de la Corte Superior; Diputado Nº 2 del Colegio de Abogados de Lima, 1954 - 1956; Fundadora y Directora de la revista **Documenta**; Coordinación del Boletín Nº 1 y Nº 2 de la Biblioteca Nacional; y desde hoy Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

En el extranjero, la Dra. Temple es miembro de las siguientes instituciones: ARGENTINA; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Argentina y del Instituto Nacional Sanmartiniano; Miembro Honoraria del Departamento de Estudios Etnográficos y Coloniales de Santa Fé. AUSTRIA: Miembro de la Coronelia-Weltbund des Globus freund (Viena, Internacional). BELGICA: Miembro del Centro de Historia y de Etnología Jurídica de la Universidad Libre de Bruselas; Miembro de la Sociedad Jean Bodia para la Historia Comparativa de las Instituciones. CHILE: Miembro Correspondiente de la Academia Chilena de la Historia; de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas. ECUADOR: Miembro Correspondiente del Centro de Investigaciones Históricas de Guayaquil; Miembro de Número de la Sociedad Bolivariana de Quito. ESTADOS UNIDOS DE AMERICA: Miembro Correspondiente de la Academy of Franciscan History; de la Academy of Political and Social Sciences de la Universidad de Columbia; Miembro de la American Archivist; de la American Historical Association; de la American Geographical Society (New York) y de la Kappa Beta Pi

Legal Association International (Washington). ESPAÑA: Miembro Correspondiente de la Real Academia de la Historia; Miembro Honoraria del Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Madrid); Miembro Fundador de la Asociación Hispanoamericana de Historia. PANAMA: Miembro Correspondiente de la Academia de Historia de Panamá. PARAGUAY: Miembro Correspondiente y de Honor de la Academia Paraguaya de Historia. PORTUGAL: Miembro Correspondiente de la Academia Nacional. VENEZUELA: Miembro Correspondiente de la Academia Nacional de Historia. UNION GEOGRAFICA INTERNACIONAL: Miembro Correspondiente de la Comisión de Enseñanza de la Geografía.

La doctora Temple ha sido distinguida con los siguientes galardones:

- Premio Nacional de Historia "Inca Garcilaso de la Vega".
- Premio "Antonio Raimondi" de la Sociedad Geográfica de Lima.
- Premio Panamericano GUERLACH, otorgado en la XII Asamblea General del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.
- Palmas Magisteriales en el grado Máximo de Amauta.
- Palmas Académicas del Instituto Sanmartiniano del Perú.
- Diploma y Medalla de Oro de la Asociación de Geógrafos Peruanos.
- Gran Oficial de la Orden al Mérito por Servicios Distinguidos, República de Panamá.
- Comendador de la Orden del Libertador expedida por el Presidente de la República Argentina.
- Catedrática Honoraria de la Universidad Nacional "Hermilio Valdizán" de Huánuco.
- Medalla de Oro del Club Huánuco.
- Medalla de Oro de la Municipalidad de Piura.
- Medalla de Plata de la Municipalidad de Barranco.

La doctora Temple integró la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú en representación de la Sociedad Peruana de Historia y su desempeño en el seno de dicha Comisión fue sumamente valioso habiendo contribuido a la Colección Documental de la Independencia del Perú con 14 volúmenes: **La Revolución de Huánuco, Panatahuas y Huamalíes de 1812** (5 volúmenes); **La acción patriótica del pueblo en la Emancipación. Guerrillas y Montoneras** (6 volúmenes); **La Universidad. Libros de posesiones de cátedras y actos acadé-**

micos, 1789 - 1826 (3 volúmenes). Aparte de esta importante producción histórica que acabamos de mencionar, la Dra. Temple ha publicado numerosos libros, folletos, compilaciones y menciones críticas. Sólo mencionaremos algunos títulos: **La Descendencia de Huayna Cápac**; **El Periodismo Peruano en el Siglo XVIII**; **La Posición de las Grandes Potencias ante la Emancipación Hispanoamericana**; **Instituciones Prehispánicas**; **La Historia Institucional en la República del Perú**; **Visión Geográfica Histórica del Perú hacia el año 1839**; **La Gaceta de Lima del Siglo XVIII**; **El Tribunal del Consulado**; **Los Caciques Apoalaya**; **El Atahualpa Cuzqueño**; **El Dorado, mito del siglo XVI**; **La Historiografía Jurídica Peruana de los siglos XVI - XVII**; **La Independencia de Piura**; **El Surgimiento de la Conciencia Criolla en el Perú**; **El Claustro Sanmarquino en la Emancipación Peruana**; **Escritoras Iluminadas del Perú Colonial, Juana de Jesús María**; **Las Ideas Económicas en el Mercurio Peruano de 1791**; **El Virrey Toledo y los Incas de Vilcabamba**; **El Derecho de Guerra en la Conquista del Perú**; **Fuentes para la Historia Diplomática Peruana...** La lista es interminable pero el tiempo es limitado, de modo que sólo mencionaré una obra mas que interesa a este Instituto de manera especial. Me estoy refiriendo a esa vibrante y magistral pequeña gran obra de la Dra. Temple titulada **El Victorial de Miguel Grau**, la cual constituye una excelente semblanza del héroe de Angamos. No he podido resistir a la tentación de transcribir en su integridad el primer parágrafo de esa valiosa obra que dice así: "Cien años atrás, a las primeras horas de un día como hoy (esto lo decía el 8 de octubre de 1979), se cumplió en Angamos un acto memorable, claro y decisivo: un héroe peruano, de los más grandes de América y entre los primeros de la Humanidad, con su hermoso morir, redimió al Perú de todas las graves lacras que lastimosamente había exhibido, y que lo arrastraron al oscuro drama de la derrota en una de las más lacerantes etapas de nuestros anales republicanos; y con Grau, los que lo acompañaron colorearon de rojo la cubierta del "Huáscar" y las azules aguas del Pacífico Sur". No podemos dejar de sentir una profunda emoción al leer estas palabras que parecen escritas con fuego. Son muy duras pero, lamentablemente, también muy ciertas. En esa misma obra dice más adelante la Dra. Temple: "Nunca como ahora, cuando bajo el disfraz de ostentosas interpretaciones historicistas de índole económica, se intenta centralizar el enfoque de la Guerra del Pacífico en torno a la falencia de las élites directoras, a las luchas de banderías de esos llamados 'grupos de poder', causantes de la crisis económica y moral, del suicida abandono de la defensa nacional y de la desbaratada vida pública, cabe la referencia a nuestro incisivo pensador González Prada. En su condigna crítica de reproche y premonición, que todos compartimos, por el estado agónico y de disolución del Perú de la pre-guerra, alumbra escombrada la

veta secreta de su entraña peruanísima y ofrece su mejor homenaje al 'espartano Comandante' del "Huáscar", resuelto a morir en el 'combate homérico del 8 de Octubre'". A renglón seguido asevera la Dra. Temple que ella es ajena a "propugnar el olvido de las duras lecciones de ese conflicto bélico, ni a paliar la responsabilidad solidaria de las generaciones del pasado siglo, algunas de cuyas notas parecerían iterarse en los tiempos que corren". Nos dice, además, que el historiador por "su severo ministerio de veracidad y justicia... debe contrastar las luces y las sombras de ese luctuoso acontecimiento; y nada fue más luminoso e inmaculado que la campaña marítima del Pacífico con sus paladines y sus héroes que borraron cualquier oprobio e hicieron de la derrota final una de las más encumbradas victorias".

También nos plantea un reto la Dra. Temple cuando afirma que "Grau, ídolo multitudinario de leyenda, alma del Perú en la guerra, y su milagroso "Huáscar", fantasma y terror de los puertos y aguas chilenas, ha suscitado, en vida y en muerte, un litúrgico alud de férvidos homenajes nacionales y extranjeros, en prosa y en verso, marchas, coronas y guirnaldas fúnebres, discursos y testimonios iconográficos, honras y monumentos, semblanzas y biografías, "pero que a pesar de ello" ocurre, empero, que un personaje de tal magnitud no ha recibido aún la obra completa, reflexiva y exigente de investigación histórica sobre su vida y sus acciones. Existe sí esa profusión de meros ensayos, de sondeos o especulaciones, de repetidos y cortos datos biográficos, o de alentados manojos de loas difíciles de superar; y similar es el caso de las campañas navales de la guerra, sobre las cuales no se ha presentado aún el estudio definitivo, crítico e integral que comparte la valedera exégesis de los sucesos".

No cabe duda alguna que es este Instituto el llamado a recoger el guante y, con la invalorable participación de nuestra flamante socia, emprender la monumental tarea planteada. Al respecto me es muy grato poder anunciar que recientemente el Consejo Directivo de este Instituto aprobó el proyecto presentado por su Presidente, el almirante Salmón de la Jara, para encomendar a un grupo selecto de historiadores escribir la Biografía Integral del Almirante Grau y con tal fin se designó una comisión presidida por el almirante Salmón e integrada por: la Dra. Ella Dunbar Temple, el Dr. José A. de la Puente, el Dr. José A. del Busto, el Dr. Raúl Palacios, el contralmirante Melitón Carvajal Pareja y el contralmirante Fernando Grau. En lo tocante al "estudio definitivo, crítico e integral" de la campaña naval, puedo adelantar que nuestro Miembro de Número, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, ha incursionado con notable acierto en ese interesante campo y tiene ya un excelente

trabajo analítico de esa campaña naval. Actualmente sigue profundizando la investigación en el aspecto profesional de Grau antes de 1879 y en lo referente a las reales y exactas características del famoso "Huáscar".

Esta noche la Dra. Temple nos acaba de presentar un interesantísimo trabajo que nos permite colegir que en la documentación naval británica se encuentra una copiosa y enjundiosa fuente para la investigación histórica de la etapa de nuestra emancipación. Muy interesante es la aseveración de que si bien "la bibliografía inglesa sobre estas fuentes primarias es muy profusa, los propios textos, a menudo con aportes novedosos, han sido escasamente utilizados para confrontar los arriscados sucesos de la etapa de la Emancipación latinoamericana". Me atrevo a decir que tal aseveración constituye otro reto para este Instituto y que debemos profundizar aún más la investigación en las fuentes existentes en el Public Records Office de Londres así como en los demás repositorios de documentación naval que existen en otros países.

Resulta muy importante para una cabal comprensión del proceso de nuestra independencia, tener siempre presente, tal como lo afirma la Dra. Temple, que "nuestra Emancipación se integra en el proceso general de la Independencia de América y forma también parte de los sucesos de la Europa de fines del siglo XVIII y, en particular, de la península española".

Sin emplear el término PODER MARITIMO, nuestra nueva Miembro de Número nos ha permitido ver claramente la importancia que ya tenía este PODER MARITIMO para Inglaterra al iniciarse la insurrección hispanoamericana, pues cuando afirma que en ese momento "Gran Bretaña era ya una potencia naval y comercial" y nos habla de "este influjo de su comercio y su flota, los dos ejes de su poderío", nos está indicando que dicho país contaba con una poderosa marina de guerra y una grande y activa marina mercante, así como con las bases y estaciones navales necesarias en todo el orbe, es decir, que Gran Bretaña había desarrollado las dos grandes componentes del PODER MARITIMO: el PODER NAVAL y los INTERESES MARITIMOS.

Al hablarnos de la Estación Naval Británica en Sud América, con su sede en Río de Janeiro, nos descubre el tacto y la discreción con que supieron desempeñarse "sus comodoros, con funciones de Almirantes de Escuadra"; y a pesar de haberles tocado actuar durante "una larga etapa de tensiones sin paralelo en la historia de la diplomacia naval británica" supieron granjearse el respeto y consideración de todos por el tacto y discreción que mostraron siempre. Pero ello no se debió al azar o buena suerte sino, como afirma la Dra. Temple, "a las exigencias de sus nom-

bramientos, acordes con la larga tradición diplomática británica; y a la celosa vigilancia de los lores del Almirantazgo con los cuales mantuvieron la más asidua correspondencia". Al examinar la lista de quienes desempeñaron ese cargo, comprobamos que todos ellos tuvieron destacada actuación en la Royal Navy. El primero de ellos fue el contralmirante Sir William Sydney Smith, "considerado el segundo héroe naval, después de Nelson, por su defensa de Acre", según nos relata la Dra. Temple. Este oficial había sido armado caballero por sus valiosos servicios como consejero del Rey de Suecia de 1790 a 1792, durante la guerra con Rusia. Seguramente para muchos de los aquí presentes, el nombre que tiene mayor resonancia en esa lista es el del vicealmirante Sir Thomas Masterman Hardy comandante del "Victory", buque insignia de Nelson en Trafalgar, oficial muy apreciado por Nelson y a quien se le conoce como "el Hardy de Nelson".

Resulta muy significativo el hecho anotado por la Dra. Temple de que los documentos y correspondencia de los Comodoros de la Estación de Sud América no se circunscriben a los asuntos propiamente navales, sino por el contrario, abarcan todos los campos del quehacer diario en estas tierras por aquella época tan agitada de la Emancipación. Así, Hardy observa "que los peruanos no son muy amigos de los chilenos"; también relata la instalación de la Orden del Sol y con humor muy británico observa "que en ese acto nada demostraba un espectáculo republicano". Bowles ofrece apreciaciones críticas y biográficas sobre San Martín, Alvear y el Baron D'Olemberg; Eyre opina que los peruanos nunca habían cooperado cordialmente con el Libertador Bolívar.

Con lenguaje muy náutico, dice la Dra. Temple: "Tramontando el conjunto de toda esa documentación naval, colorido mar de testimonios dispersos, al socaire de su análisis, presentamos ligeros esquicios de sus más señalados perfiles temáticos. Al hilo de esos textos fluyen las corrientes de aguas profundas de la historia con sus loores y elegías;..." y luego nos deja ver la constante preocupación de los jefes navales británicos por los principios del derecho marítimo y su exigencia de que el bloqueo debía ser efectivo y no sólo nominal; que tenía que ser garantizado por una fuerza naval permanente.

Pienso que muchos de los aquí presentes estaremos de acuerdo con los calificativos que hace algunos minutos escuchamos de "desaforado Cochrane" y de "caballeresco Guise". No cabe duda que el almirante Cochrane fue un hombre por demás conflictivo pero a la vez intrépido y valiente. Así, pues, la opinión emitida por Monteagudo que anota la Dra.

Temple de "que no había ejemplo de igual contraste entre la gloria militar del almirante (Cochrane) y su conducta, imagen de horror y de crimen" se aproxima mucho a la realidad. Nos parece igualmente justa la opinión de la Dra. Temple cuando afirma que "Cochrane sin disputa alguna es la figura central que domina el panorama de la acción naval en los días de la campaña libertadora y también la más controvertida por sus mismos compatriotas, comodoros y oficiales británicos. Se impone por su intrepidez y valor casi míticos." No obstante, la misma Dra. Temple no deja de reconocer que "esa imagen fulgurante, comparada sólo con Nelson, a cuyo lado combatió, contrasta con sus arrestos y procederes que motivaron los más duros calificativos de patriotas y realistas". Para el creador de nuestra Marina de Guerra tiene la Dra. Temple palabras muy significativas y justas cuando dice: "Guise, héroe de la "Esmeralda" y organizador de la marina peruana, ilustre en virtudes, de brillantes antecedentes navales al lado de Nelson, cuyo azaroso y triste destino le abrió la tumba por sus sueños de libertad". Cabe recordar que en nuestra Escuela Naval existe un busto de este caballeresco almirante en cuya placa se lee: "Creó la Marina de Guerra del Perú y le ofrendó su vida".

La enjundiosa y amena disertación de la Dra. Temple sin duda ha despertado en nosotros nuevas inquietudes sobre temas por demás interesantes. Muchísimos más puntos de su discurso merecen ser destacados y comentados, tales como el caso de Chile, el proyecto de coalición entre Perú, Chile, Colombia y Buenos Aires contra el Brasil, el planteamiento del uti-possidetis colonial, la alianza entre las cortes de París, San Petersburgo y Madrid para la reconquista de América, la posición contrapuesta de Estados Unidos e Inglaterra respecto a Cuba y la franca declaración de Canning al respecto; el caso de los intereses comerciales de Inglaterra en Hispanoamérica frente a la Santa Alianza de 1815, el muy interesante caso de la Doctrina Monroe y lo opinado en un documento de la época en el sentido que Monroe se había lanzado contra molinos de viento; las opiniones emitidas por diversos personajes navales y civiles sobre San Martín y Bolívar, pero, tomando prestadas palabras de la Dra. Temple, debo decir que el ocuparme de esos asuntos me está "vedado por imperativo del tiempo".

Dra. Ella Dunbar Temple, permítame agradecerle profundamente por el hermoso y valioso obsequio que nos ha brindado Ud. esta noche con su magistral discurso de incorporación a este Instituto, a nombre del cual tengo el altísimo honor y singular complacencia de ofrecer a Ud. la más calurosa y sincera bienvenida y asegurarle que todos en esta Casa nos sentimos sumamente orgullosos de contar con tan prestigiosa intelectual como nuestra digna consocia.

*La protección ambiental del medio marino; perspectivas jurídicas internacionales**

BEATRIZ RAMACCIOTTI DE CUBAS

INTRODUCCION

A medida que se aproxima el siglo XXI, cada vez tomamos más conciencia de que nos encontramos en un punto crucial del devenir humano: las acciones que adoptemos las generaciones que hoy habitamos el planeta -sea a nivel individual o estatal- determinarán más que nunca el futuro, y posiblemente, como lo revelan varios informes técnicos, la propia sobrevivencia de todas las especies vivas de la tierra. Cada persona y cada entidad estatal o inter-estatal están percibiendo su creciente vulnerabilidad frente al deterioro de la biósfera y la urgente necesidad de preservarla.

Ningún intento de vivir en forma armoniosa con la naturaleza será exitoso en el largo plazo, a no ser que la gente y los gobiernos, no sólo los entendidos de una u otra forma en los temas ambientales y la alta política internacional, es decir todos, estemos dispuestos a aceptar los retos del presente, variando los estilos de vida y realizando los cambios necesarios a nivel nacional y global.

Con esta visión, la presente investigación se inició como un esfuerzo por conocer las causas de la contaminación del medio marino así como las respuestas que brinda el sistema jurídico internacional frente a éste problema común a todas las naciones. Sin embargo, pronto percibimos la imposibilidad de comprender en toda su magnitud el asunto bajo estu-

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 4 de marzo de 1993.

dio, sin responder primero a una serie de interrogantes, como por ejemplo, en qué medida la actual configuración de las relaciones internacionales y la nueva estructura de la agenda global tenían incidencia en los asuntos y deterioro ambiental de los océanos y mares.

En éste sentido, los objetivos y las interrogantes que nos hemos propuesto dilucidar en éste ensayo académico, son los siguientes:

En primer lugar, después de ubicarnos en el actual contexto mundial marcado por el término de la guerra fría y el predominio resultante del liberalismo occidental, abordamos los grandes temas que aparecen en la agenda global, con especial énfasis en el medio ambiente.

De este modo, en el primer capítulo, la aproximación será, de un lado, presentar las características predominantes de la actual sociedad internacional marcada por la interdependencia compleja y las nuevas concepciones sobre la "seguridad" y la "soberanía estatal", y de otro, considerar los problemas de carácter común que afectan a la humanidad.

En el segundo capítulo, identificando a los océanos y mares como uno de los espacios comunes de mayor importancia, se enfocará su naturaleza jurídica, para luego describir las principales fuentes que producen la contaminación marina, con especial referencia al caso del dominio marítimo peruano.

En el tercer capítulo, se presentarán las respuestas normativas que el Derecho Internacional, en permanente evolución, ha ido perfilando y afianzando frente al grave problema de la contaminación del medio marino. En este punto, intentaremos poner de relevancia los aportes fundamentales que se verifican a través del Derecho Ambiental; por otra parte, se indicará las razones por las que consideramos que el Perú debe participar activamente en el marco de las políticas globales de producción ambiental marítima que están plasmándose en acuerdos e instituciones internacionales y no gubernamentales.

I. LA ESTRUCTURA ACTUAL DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES Y EL TEMA AMBIENTAL

1. EL FIN DE LA GUERRA FRIA

Las consideraciones anotadas en la primera parte de la introducción de este ensayo, adquieren una especial relevancia al haberse producido el término de uno de los mayores eventos de nuestra época: el fin de

la guerra fría. Es decir, el fin de una confrontación que contó con dos grandes protagonistas, cada uno de ellos sustentado en ideologías contrapuestas aunque con una misma base materialista y amoral, de "realismo político" [1], con su propia dinámica y radio de acción, dentro y fuera de sus respectivas fronteras. Todo un sistema de "esferas de influencia" donde cada uno de los superpoderes, trasladaron su propia visión del mundo, sus propios intereses. En ambas naciones, los Estados Unidos de América y la ex-Unión Soviética, se destinaron grandes proporciones de la riqueza nacional a la defensa armada y en general, al área de la seguridad militar. El impresionante y sofisticado armamentismo de ambos Estados, tuvo una incidencia directa o indirecta en la contaminación del habitat, aunque todo ello se justificó bajo la etiqueta de "costos aceptables"; es decir, la degradación ambiental podía ubicarse como una preocupación de carácter secundario frente a los apremios de mantener en un espiral ascendente la calidad de la defensa armada [2]. Esta suerte de "simetría" o "balance del terror" de la postguerra, fue -para muchos- lo que hizo posible que se evitara una guerra efectiva o "hot-war"; en este caso, con componentes químicos y nucleares que hubiesen llevado al mundo a un cataclismo sin precedentes [3].

En la actualidad, están en seria revisión dichas premisas y las políticas que permitieron que se gestara dicho orden de cosas. La forzada división del mundo y la orientación plasmada por las potencias aliadas se encuentran más y más cuestionadas y la mayoría no admite un regreso a un orden internacional parecido.

Las ideologías materialistas de uno u otro signo, y la confrontación reflejada en aparatos militares sobredimensionados, no trajeron la paz al mundo; la violencia no fue abatida, sino que se trasladó a los llamados "conflictos de baja intensidad" (proxiwars) [4], y en otras múltiples formas, como son -para mencionar sólo las más evidentes- la extrema pobreza de gran parte de la población mundial y el grave deterioro del medio ambiente.

Pero, regresando a nuestra previa afimación, no cabe duda que la "guerra fría" ha terminado y que la confrontación radical entre las dos potencias pasó a la historia; en el nivel ideológico, uno de los sistemas, el liberal-capitalista ha prevalecido, y el otro, marxista-totalitario ha quedado desacreditado, perdiendo su legitimidad en los países que alguna vez estuvieron bajo su égida. Como correlato, en el plano político, la expansión u afianzamiento del liberalismo occidental son evidentes cuando se aprecia, que tanto los viejos Estados comunistas, como prácticamente todos los países del orbe, están instituidos en base a una ley fundamen-

tal o Constitución política, con una u otra dosis de representación popular a través del sufragio y con un sistema de división de poderes, en base al cual se organiza la administración estatal a la manera occidental: Poder Ejecutivo, con un gabinete, y ministerios; un Poder Legislativo, con representación de las distintas fuerzas políticas y un Poder Judicial. Toda esta estructura, unida a los partidos políticos y la denominada libertad de prensa configuran el panorama político-ideológico predominante en las postrimerías de éste siglo [5].

2. NUEVAS CONCEPCIONES DE LA SEGURIDAD Y LA SOBERANIA ESTATAL EN UN MUNDO DE INTERDEPENDENCIA COMPLEJA

Si bien el Estado moderno como estructura jurídico-política presenta los rasgos anotados, su primacía como actor en el sistema internacional es desafiada por el creciente protagonismo de las Organizaciones Internacionales y otras entidades, como las Uniones Científicas, las Federaciones de profesionales, y las "ONG's" (Organizaciones No-Gubernamentales), que de pronto han ampliado notablemente su acción a fin de atender problemas de dimensión universal frente a los que el Estado ya no puede responder con eficacia; la economía mundial se ha internacionalizado con la producción y las inversiones organizadas según las ventajas comparativas y un comercio internacional en franco dinamismo.

El interés por un más amplio espectro de cuestiones que requieren urgente atención internacional, ha hecho descender del primer lugar jerárquico, al tema estratégico-militar, encontrando una renovada consideración los asuntos ambientales, económicos, culturales, técnico-científicos, demográficos y el cultivo de una concepción ético-política que pone énfasis en los valores democráticos, la cooperación institucionalizada, la pacificación y la protección de los derechos humanos [6].

Este nuevo entorno que vivimos, debido en gran medida al impacto tecnológico y los drásticos cambios socio-políticos que están operando, han transformado al planeta en una unidad más y más interconectada, donde lo que sucede en una parte del mundo, repercute directa o indirectamente en todo el resto, realidad que algunos describen como los de una "aldea global".

La denominada "interdependencia" es un dato de la realidad que no podemos soslayar. Ha erosionado los conceptos tradicionales de soberanía y seguridad, aunque aún no aparece con claridad la estructura que alcanzará la sociedad mundial en el nuevo siglo [7].

Nueva concepción de la soberanía estatal

De acuerdo a la concepción tradicional, la soberanía se entendía en términos prácticamente absolutos, en la medida en que el Estado, cumplía el rol de actor principal en una sociedad internacional tipificada como "anárquica" por carecer de instituciones centralizadas. En este sentido, el Derecho Internacional, era concebido como un conjunto de normas creadas por voluntad de los propios Estados para solucionar problemas de carácter jurídico. Sin embargo, las cuestiones de "alta política", es decir aquellas vinculadas a la integridad territorial y la consecución de los intereses nacionales giraba en torno al **ejercicio del poder efectivo** que pudiera ejercer un Estado frente a sus similares, poder medido principalmente en términos de poderío militar, con un correlato de alianzas en uno y otro lado del mundo [8].

Esta fue la estructura impuesta por las potencias aliadas al término de la II Guerra Mundial, posición dominante de las grandes potencias reflejada a todo nivel, incluso en la conformación del Consejo de Seguridad en las Naciones Unidas [9].

Pero en la realidad presente, cuando se ha demostrado la esterilidad de una confrontación perniciosa, y se toma conciencia de que no sirven de resguardo efectivo las fronteras territoriales frente a la crisis económica, la migración masiva forzada por la pobreza, el narcotráfico, el terrorismo o el colapso ambiental, surge el concepto de la "soberanía relativa". ¿Qué significa esto? Significa que, así como en la Edad Media la estructura feudal cedió al resultar ineficaz para atender las dificultades de su tiempo, dando paso al Estado-Nación, hoy nos enfrentamos a la necesidad de esfuerzos concertados para lograr la seguridad nacional y global, la estabilidad económica y el desarrollo sustentable.

Y en este camino hacia la centralización de decisiones, participan no sólo los Estados, sino también otras entidades con acción supranacional como mencionábamos más arriba.

A su vez, los Estados comienzan a integrarse en "bloques" regionales, para lograr objetivos comunes, principalmente de carácter económico: así se va perfilando el "bloque" conformado por los Estados Unidos, Canadá y México; el de la Comunidad Europea; y un bloque asiático liderado por Japón, con una China expectante. Los demás países permanecen un tanto al margen o en la búsqueda de su probable ubicación en este escenario.

EL significado de la "Soberanía Relativa"

Esta nueva visión "holística" [10], de centralización creciente de decisiones con la participación de variados sujetos internacionales, si bien implica una relativización del concepto tradicional de soberanía absoluta por uno nuevo de "soberanía relativa", no implica, que desaparezcan ciertos principios básicos que configuran al Estado moderno como tal.

La concertación de voluntades para afrontar los problemas que suponen una amenaza global, o los que, sin tener tal carácter, afectan a varias naciones traspasando sus fronteras, no debieran trastocar al deber y al derecho, de cada Estado, a defender firmemente el principio de no-intervención en sus asuntos internos, a preservar su integridad territorial, a fomentar la identidad nacional, la cultura de su pueblo y los fundamentos espirituales de la nación. La conservación y afianzamiento de los valores, patrimonio y recursos naturales de cada Estado, de sus instituciones tutelares, su idioma y su fe religiosa, son una herencia valiosa que debe prevalecer y cultivarse hoy más que nunca y ello no tiene porque entrar en confrontación con la necesidad de conciliar algunos intereses nacionales con los globales.

En otras palabras, los intereses nacionales exigen a su vez, considerar el interés, los derechos y las obligaciones de los demás miembros de la comunidad universal, así como la aceptación de un sistema de responsabilidades y sanciones para los casos de incumplimiento de las medidas conjuntas que llegaran a adoptarse. Por el momento la búsqueda de un mundo más justo y más solidario, se va dibujando poco a poco, a través de la coordinación de decisiones en torno a ciertos temas o áreas específicas como en lo relativo a la protección del Medio Ambiente planetario [11].

3. EL TEMA AMBIENTAL EN LA NUEVA AGENDA GLOBAL

El tránsito de un mundo esencialmente "bipolar" a uno "multipolar", ha cristalizado con el fin de la "guerra fría", pero se venía gestando desde tiempo atrás.

Desde la década de los 70 se comienza a hablar de una "agenda internacional de problemas" o "agenda global" y, luego, de la necesidad de plantear una política pública internacional para lograr un mínimo de desarrollo y paz extensivo a toda la humanidad así como la preservación del planeta para las generaciones futuras.

La Agenda Global

Veamos cuáles son los principales temas que se incorporan a la antes mencionada "agenda global"; éstos pueden distinguirse en función de cinco grandes asuntos:

a) Las actividades que se desarrollan dentro del territorio de un Estado, pero que causan efectos transfronterizos, como la contaminación, la deforestación, las epidemias, el terrorismo, entre otros.

b) Problemas, que a pesar de ser locales, se incluyen porque son comunes a muchos países demandando la cooperación internacional para su solución; así puede mencionarse a la pobreza crítica, la insalubridad, la violación de los derechos humanos, la producción de armamentos nucleares y químicos, entre otros.

c) La utilización y administración de los denominados "recursos naturales compartidos", como los cursos de agua internacionales, los acuíferos, las ondas radiales, etcétera.

d) Las cuestiones que concitan la participación de **dos o más Estados** a través de interacciones lícitas como las que operan a través del transporte, el comercio y las telecomunicaciones, frente a las que deben programarse políticas conjuntas para lograr un mayor beneficio; también las interacciones ilícitas, como el tráfico de armas, de drogas, el terrorismo, entre otros, frente a los que se diseñan estrategias comunes para su prevención, eliminación y sanción.

e) El uso y explotación de los denominados "espacios comunes", es decir aquellas áreas que no están sometidas al dominio soberano de ningún Estado en particular; nos referimos al alta mar, los fondos marinos, la Antártida, el espacio ultraterrestre, el espectro electromagnético y la órbita geoestacionaria.

Cabe destacar que las cuestiones de la agenda global reseñadas, no se presentan como "compartimentos estancos", sino que muchas veces están relacionadas; así por ejemplo, la producción industrial genera problemas a nivel de la contaminación ambiental y ésta, a su vez, en la salubridad pública; la pobreza y las desigualdades están relacionadas con la sobre-población en áreas urbanas e industriales y la violencia; el tráfico de drogas genera problemas a nivel de la estabilidad económica, la salud física y mental y la estabilidad económica. Y así podríamos seguir enumerando numerosas interrelaciones para reflejar la complejidad de los temas y la necesidad de abordarlos con políticas conjuntas y normas acordadas entre todos los miembros de la comunidad internacional.

El Tema Ambiental

En todos las cuestiones reseñadas de la "agenda global" aparece, en una u otra forma el tema ambiental.

Y como deciamos más arriba, en el tránsito hacia un nuevo orden internacional, hoy aceptamos que no solamente somos interdependientes en los aspectos económicos y de comunicación social, sino que dicho fenómeno se extiende a muchos otros campos, en especial, el ecológico. En este campo, no ha sido muy grato conocer, por ejemplo, que los gases emitidos por los automóviles europeos están devastando los bosques y lagos escandinavos; que los productos químicos norteamericanos inciden en el deterioro de la capa de ozono sobre la Antártida, y que ello, aumenta el peligro de cáncer de piel en los veraneantes de las costas del Pacífico Sur; que los residuos del pesticida "DDT" utilizado en Centro América, han sido encontrados en análisis efectuados en lagos canadienses; que el efecto "invernadero" incide en un cambio climático global.

En fin, la ciencia nos va demostrando que la degradación ambiental que estamos sufriendo no respeta las fronteras nacionales [12].

Otra comprobación estadística es que -inexorablemente- los recursos son limitados, asunto que en épocas anteriores se entendía sólo como una cuestión de mala distribución; la explotación intensiva de los recursos bajo modalidades tecnológicas, que a su vez causan grave deterioro al hábitat natural, nos están confrontando, por primera vez en la historia, con la idea de la "finitud" de los frutos del mar y de la tierra [13].

Ahora bien, el "efecto invernadero" y la "lluvia ácida" no surgen por si mismas. La capa de ozono no se ha abierto por un fenómeno natural. Los mares no están amenazados de subir de nivel ni la tierra en aumentar su temperatura, por generación espontánea. Todos estos problemas agravados por la pobreza y el hambre, en una circular relación, no proceden de un planeta hostil, sino del poder amoral, la ciencia al margen de la ética y las políticas que los hombres y los Estados han ejercido sobre la tierra, poniendo en peligro la propia supervivencia.

Así, las naciones y la comunidad internacional, frente al reto de la supervivencia, tienen que tomar en cuenta en primera prioridad las consideraciones ambientales en cada aspecto de la vida económica, social y política [14].

II. LA CONTAMINACION AMBIENTAL DEL MEDIO MARINO COMO PROBLEMA DE CARACTER GLOBAL

1. IMPORTANCIA DE LOS OCEANOS Y MARES COMO SUB-SISTEMA ECOLOGICO

Pensando en los retos antes reseñados que debemos afrontar y en los complejos factores que hacen posible la vida sobre la tierra en sus múltiples formas, no podemos perder de vista que la biósfera [15] aparece como un "todo", y el **medio marino** como uno de los **sub-sistemas** que la integran.

Este dato de la naturaleza nos lleva a deducir la permanente interrelación que existe entre las actividades humanas realizadas en tierra firme, en el aire y en el mar.

Así, cabe señalar, que existe una gran distancia entre lo que se estudia como unidad de análisis desde el punto de vista ecológico y lo que constituye "el océano" desde el punto de vista jurídico-político.

En este segundo caso, se conviene en distinguir, por ejemplo, entre conceptos como "mar territorial", "zona económica exclusiva", "aguas interiores" o "alta mar". Sin embargo, el ecosistema marino no conoce de esas distinciones: las aguas costeras forman con los ríos un habitat conjunto donde muchas especies marinas nacen para luego pasar el resto de su ciclo vital mar adentro. También, el mar se verá afectado por los cursos de agua con desechos nocivos que desembocan en las aguas costeras o a raíz de una determinada política nacional sobre transporte marítimo, que también tendrá un impacto directo en la contaminación marina.

En buena cuenta, como integrantes del conjunto de más de 5,000 millones de seres humanos que habitan la tierra, debemos reparar en la vastedad de las áreas oceánicas que ocupan el 70% de la superficie del planeta, contando además con una profundidad que promedia los 12,000 pies y otra área abarcada por los denominados "fondos marinos", que también destacan por su inmensidad [16], constituyen un espacio importante no sólo por la extensión geográfica que abarca, y las características ecológicas anotadas, sino también por los distintos usos que el hombre le ha conferido a lo largo de los siglos, varios de ellos limitados por las disposiciones legales aplicadas.

Entre los usos que antes mencionábamos, no solamente están los tradicionales de la navegación y la pesca, sino que también otras prácticas y posibilidades de explotación como las vinculadas a los recursos

minerales, la investigación científica, el turismo y los deportes náuticos. En este sentido, las aguas marinas constituyen el habitat de variadas especies de algas, peces, moluscos, mamíferos y numerosos micro-organismos que constituyen la fuente de proteínas más importante para la vida humana; las plataformas continentales, cuentan con importantes depósitos de minerales y recursos energéticos, como el petróleo y gas natural, indispensables para la industria y para el desarrollo de nuestra vida cotidiana. Lo propio sucede con los fondos marinos con los famosos "nódulos polimetálicos" depositados en grandes cantidades en el confín de los océanos.

Estas potencialidades económicas del medio marino se han intensificado en las últimas décadas con la evolución de la tecnología aplicada de sonares, cámaras sumergibles que permiten la observación de las profundidades, perforaciones realizadas a través de sofisticados mecanismos y hasta la utilización de satélites espaciales que informan sobre las variaciones de la temperatura de las aguas y las concentraciones de sustancias orgánicas.

Este desarrollo tecnológico, aplicado a la extracción de recursos vivos, ha permitido una pesca intensiva, con inmensas redes de fibras sintéticas, el uso de radares, sonares y otros implementos electrónicos que localizan rápidamente la ubicación de los cardúmenes de peces, que son extraídos y procesados en inmensos barcos factorías, que pueden así operar lejos de las costas del pabellón, en forma económicamente competitivas respecto de las industrias que operan en tierra firme [17].

Cabe reiterar, que todo lo que se relaciona con el sub-sistema marino lo afecta de uno u otro modo, y éste a su vez, afecta al sistema ecológico mundial, en una interdependencia vasta y compleja. Así, no se puede hablar del "océano", sin tomar en consideración el entorno global. Y para entender lo que ocurre desde el punto de vista ambiental en el mar, hay que conocer lo que ocurre en la tierra y en la atmósfera.

Por el propósito de esta investigación, aun reconociendo las características bio-físicas del medio marino que acabamos de reseñar, abordaremos a continuación el tema desde el punto de vista político-legal, ya que los océanos siguen siendo considerados un espacio sujeto a concepciones relacionadas con la mayor o menor presencia de los Estados como entidades soberanas dentro del sistema internacional. Dicha realidad es la que condiciona y dificulta el establecimiento de normas para regular las conductas que afectan el medio marino. ¿Por qué? Porque tanto los Estados como los particulares tienen importantes intereses que proteger en el ámbito marino. Los tres principales intereses son, además de la

utilidad económica ya mencionada -como fuente de recursos vivos y minerales y como medio de transporte- y la necesidad de su protección ambiental, su significación estratégica, como medio fundamental en los planes militares y geopolíticos.

2. NATURALEZA JURIDICA DEL MEDIO MARINO: ¿ESPACIO LIBRE, ESPACIO COMUN O PATRIMONIO COMUN DE LA HUMANIDAD?

El espacio marítimo más allá de las jurisdicciones nacionales como "Res Communis"

Los estados ejercen en la actualidad su soberanía y jurisdicción en un espacio marítimo que -según la costumbre internacional y las propias legislaciones nacionales- adquiere características diferentes según hablemos de "mar territorial", "zona contigua", "zona económica exclusiva" o "plataforma continental" [18].

Sin embargo, la mayor parte del medio marino -con excepción de las zonas antes aludidas adyacentes a la costa de los estados ribereños- ha sido concebido desde tiempos remotos como un espacio abierto al uso de todas las naciones, bajo la denominación de "alta mar". Esta zona ha sido considerada tradicionalmente como un área donde no sólo se puede ejercer la libre navegación [19], sino también la explotación de sus recursos, sin las barreras que impone la soberanía estatal.

En otras palabras, dicha zona se puede tipificar jurídicamente con el aforismo latino de "res communis" [20].

Esta condición jurídica del espacio oceánico más allá de las jurisdicciones nacionales, implica que ninguna parte del "alta mar" -por constituir un espacio común abierto a todos los Estados- es suceptible de dominio exclusivo por parte de ningún país. Cabe señalar que en dicha zona, las naciones y los individuos, además de la ya mencionada "libertad de paso", pueden realizar una explotación irrestricta con la subsecuente apropiación de los recursos extraídos.

Los fondos marinos como patrimonio común de la humanidad

En el caso de los fondos marinos, se ha ido más allá de la noción de "res communis", desde que éstos fueron declarados como "Patrimonio Común de la Humanidad", concepto que, desde la propuesta del Embajador de Malta Arvid Pardo en 1967 ante la Asamblea General de la ONU, ha sido reiterada en numerosas resoluciones y es hoy parte importante de la Convención del Nuevo Derecho del Mar de 1982 [21].

¿Qué diferencia a la Zona Internacional de los fondos marinos del Alta Mar? Pues que los fondos marinos si bien se configuran al igual que el alta mar como un "espacio común" (res communis), o sea no suceptible de reivindicaciones estatales, en lo que respecta a sus recursos, éstos no pueden ser apropiados libremente como en el alta mar, sino que su explotación -respecto de la cual hoy existe una moratoria- estará sujeta a una regulación y administración centralizada a través de la denominada "Autoridad Internacional de los Fondos Marinos", entidad que representa a toda la Comunidad Internacional, y que deberá asegurar la explotación racional y la distribución equitativa de los beneficios derivados de la misma [22].

Problemas que plantea el Alta Mar como "Espacio Común"

El problema principal que se presenta a nivel de la concepción de la "libertad" (de paso y de explotación de los recursos) en el "alta mar", es que ésta, en la práctica, se traduce muchas veces en la libertad para contaminar y en la libertad para explotar los recursos vivos en forma por demás irresponsable.

No sólo la concepción de "res communis" o espacio común, contribuye en alguna medida a que esto ocurra debido a la carencia de una autoridad central que imponga límites a la acción de los particulares, en lo que se ha venido a denominar "la tragedia de las áreas comunes" [23].

Lo dicho no significa que afirmemos -por ejemplo- que bajo un régimen de soberanía estatal ese fenómeno no se daría, sino que también la tecnología tiene mucho que ver con este problema, frente al cual los gobiernos han sido por muchos años, pasivos observadores o grandes depredadores animados por la vorágine de la industrialización, propiciadora del progreso material a los menores costos posibles. Esta dinámica de acción estatal no ha tenido prácticamente ningún freno.

Aparece como dato de la realidad contemporánea que parece ignorarse que la vida misma y las expectativas de la humanidad dependen en gran medida del estado del medio marino y en general, del habitat natural, como soporte de las actividades económicas y tecnológicas, presentes y futuras.

¿Visión apocalíptica o toma de conciencia?

Para algunos la visión planteada es una visión apocalíptica o neomalthusiana [24], pues se preguntan: ¿Para qué preocuparnos tanto cuando hemos sobrevivido por tantos años sin hacer prácticamente nada sobre el particular?



Islas Chincha

La respuesta es que las acciones para proteger el medio marino son indispensables -aunque hayamos sobrevivido sin hacer demasiado hasta ahora- porque las actividades humanas tienen tal impacto que los estudios muestran que los desechos de distintos tipos se han ido acumulando en las aguas y en la atmósfera, en una forma tal que el proceso natural ya no los puede neutralizar. Los estudios científicos demuestran este efecto adverso y persistente. Y aunque las cifras y estudios de impacto ambiental son relativamente nuevos y aún se perfilan dudas e imperfecciones, ninguna de sus conclusiones pueden ser absolutamente desechadas [25].

Por ello, es que no se puede dejar de considerar -entre las posibilidades futuras- una catástrofe ambiental de vastas proporciones, si es que no se toman medidas puntuales para proteger la biósfera, y, particularmente el medio marino.

El medio marino como espacio natural global

Llegamos así a convencernos que la noción del medio marino -principalmente la alta mar- como "espacio común", jurídicamente común, abierto a la navegación, a la explotación y a la contaminación por parte de todas las naciones, debe conciliarse con el concepto científico de "espacio natural", único y global. Aunque se dividieran todos los mares y océanos en áreas sujetas al dominio estatal, éstos no dejarían de formar un todo indivisible, desde el punto de vista ecológico. Los movimientos de las aguas y los ciclos de nacimiento y reproducción de los recursos vivos continuarían su dinámica sin importar las fronteras trazadas por el hombre.

3. LAS PRINCIPALES FUENTES DE LA CONTAMINACION MARINA

Todos conocemos por las noticias que cotidianamente aparecen en los distintos medios de información que el mar se ha convertido en un gran receptáculo de desechos del más diverso tipo.

Lo grave es que la alteración del ecosistema marino por la contaminación que proviene de las más variadas fuentes, es hoy uno de los temas que más preocupa a la humanidad.

Los principales perturbadores del equilibrio oceánico proceden de las áreas continentales, y, en segundo lugar, del transporte marítimo. Una tercera forma que afecta al medio marino es la derivada de la sobreexplotación de los recursos pesqueros y de la actividad petrolera, con sus complementos de carga, descarga, transporte y lavado de tanques, así como a los graves accidentes, derrames e incendios que se producen con

lamentable frecuencia. Finalmente se puede señalar otra categoría "miscelánea" que comprendería los impactos provenientes de pruebas nucleares, investigaciones científicas, y usos recreacionales.

Definición de contaminación del medio marino

Como el fenómeno de la contaminación del medio marino es un elemento central de nuestro estudio, a continuación buscaremos definir dicho fenómeno desde el punto de vista jurídico.

Esta tarea no es fácil pues, como afirma Taglione [26], uno de los problemas más complejos con que se han enfrentado las ciencias naturales es la de configurar una definición sobre el particular. Según este investigador aún se atraviesa una etapa de aproximación inicial que consiste en señalar el carácter integral y multidisciplinario del proceso que, en un mecanismo de causa-efecto, incluye los elementos biológicos, químicos y físicos, la diversidad de agentes contaminantes, así como las variadas condiciones geográficas e hidrobiológicas.

Aunque hemos encontrado diversas definiciones sobre contaminación marina [27], hemos seleccionado las siguientes:

* La definición del especialista en Derecho Ambiental. Lammers [28], que es una de las más recientes y completas:

"La contaminación marina, está constituida por cualquier detrimento considerable o cambio perjudicial en la composición, contenido, calidad, estado o régimen de las aguas, causada por actividades humanas resultantes de la introducción directa o indirecta, de ciertas substancias o energía dentro del agua".

* Otra definición, es la presentada en un reciente trabajo de investigación, en el XX Curso de Derecho Internacional del Comité Jurídico Inter-Americano [29].

"Polución marina se define en las Convenciones Internacionales como una introducción por el hombre, en forma directa o indirecta, en el medio ambiente marino -incluyendo estuarios- de sustancias o energéticos que produzcan efectos deteriorantes graves sobre las fuentes de vida, la salud humana, o que pongan en riesgo y obstaculicen la navegación y las actividades pesqueras u otras actividades, o que causen perjuicios a la cantidad o calidad del agua o la reducción de la calidad o cantidad de productos o alimentos que ofrece el mar".

Puede apreciarse que ambas definiciones son amplias, pues comprenden no sólo los cambios perjudiciales en el agua marina, en lo que respecta a su volumen, velocidad, turbulencia, sino también otros cambios nocivos que pueden resultar, por ejemplo, de la introducción de plásticos, maderas y otros objetos que no son absorbidos por las aguas pero que flotan en ella.

Se habla de "cambios perjudiciales" aludiendo a que los elementos extraños que se introducen al ciclo hidrobiológico resultan peligrosos y nocivos para el medio marino -que, como decíamos, no reconoce las delimitaciones o competencias jurídico-políticas- y no solamente por el daño actual que causan en un momento dado, sino también por la potencialidad de causar daño en cualquier momento futuro.

Se excluye de estas definiciones la contaminación que pueda ser generada sin intervención humana, que es naturalmente neutralizada por el propio ciclo hidrobiológico.

Otro aspecto que puede destacarse es que se alude a las formas directas de contaminación -o sea las de origen marítimo- y las indirectas -de origen terrestre-, sean sustancias o energéticos.

Por otra parte, aparece como parámetro principal para definir la condición de contaminante del agua, sus efectos nocivos o impacto dañino respecto de:

a) Los recursos vivos (envenenamiento de animales y plantas marinas o eliminación de algunas especies favoreciendo el crecimiento de otras, por impacto de insecticidas, plagicidas, petróleo, sulfatos, fosfatos, nitratos, metales sólidos, etc.);

b) La salud humana (ingestión de agua marina contaminada por aguas negras y residuos varios; ingestión de moluscos y peces contaminados; enfermedades dérmicas, etc.);

c) La pesca (merma en la reproducción natural o artificial (maricultura), adhesión de petróleo y otras substancias en redes, aparejos y embarcaciones, etc.).

d) La navegación (peligros para el desplazamiento normal de embarcaciones en áreas de petróleo, mareas rojas, etc.).

e) Utilización del agua (se afectan las posibilidades de desalinización, de producción de productos con fines farmacéuticos medicinales, extracción de sal común, etc.)

f) Reducción de posibilidades de esparcimiento (utilización de playas y deportes náuticos, y la propia estética del paisaje marino, etc.).

Clasificación de las fuentes contaminantes según su procedencia

a) Actividades "continentales" o fuentes terrestres

La mayor fuente de contaminación marina proviene de las zonas costeras. Los océanos se han convertido en un gran receptáculo de sustancias y objetos de desecho que llegan a las aguas como arrojo de basura, aguas servidas, objetos plásticos, elementos químicos y radioactivos (estos residuos nocivos se arrojan directamente o se introducen a través de los ríos o la propia atmósfera); los derrames de petróleo, que es la mayor fuente de contaminación marina, proviene en más del cincuenta por ciento, de las actividades de carga y descarga e industrialización realizada en los bordes continentales o en zonas próximas.

b) Actividades provenientes del transporte marítimo

Además de los accidentes de barcos-factorías cargados de petróleo, sustancias químicas, o elementos nucleares, que han causado un serio impacto, se presenta la contaminación proveniente de la propia operación de las embarcaciones, sean naves o submarinos (gases, smog, residuos, limpieza y mantenimiento, etc.).

c) Actividades de extracción

La extracción masiva e indiscriminada de especies marinas ha traído una creciente alteración en los ciclos de reproducción natural y estabilidad del ecosistema marino. Aquí se afecta no sólo la diversidad de especies, sino también la propia biomasa existente. Las actividades de extracción de hidrocarburos y minerales diversos también han traído varios efectos nocivos a la biomasa de recursos vivos existentes.

d) Otras actividades humanas

La construcción de canales, puentes transoceánicos, desaguaderos y otras obras afecta también el equilibrio del medio ambiente marino. Otro rubro devastador es el generado por las explosiones nucleares, que afectan sustantivamente con sus radiaciones el equilibrio ecológico en el mar.

Los experimentos vinculados a las modificaciones del clima, pueden generar también alteraciones importantes.

En suma, diferentes actividades están afectando en forma creciente y muy preocupante al medio ambiente marino, y esa capacidad negativa se viene incrementando con el rápido desarrollo tecnológico y la creciente interdependencia característica de la actual sociedad internacional [30].

La contaminación marina en el Perú

El Perú, país con amplia costa frente al océano Pacífico, privilegiado por la riqueza de sus recursos pesqueros, no es una excepción en cuanto al devastador fenómeno de la contaminación de su ecosistema marino. Este fenómeno responde a múltiples causas y es sumamente complejo.

Uno de los elementos que ha contribuido más a la contaminación en el Perú responde a un componente de carácter socio-económico y político, cual es la gran concentración de población en condiciones de hacinamiento y pobreza crítica en las principales ciudades de la costa, migración que se ha visto impulsada en las últimas décadas por la pobreza y la violencia imperantes en la sierra y también, aunque en menor medida, en la selva.

En este contexto es usual que las descargas de desechos domésticos de todo tipo y las aguas servidas se viertan al mar, sin tratamiento alguno.

Del mismo modo, las principales industrias pesqueras y siderúrgicas se han instalado en zonas costeras, y aquellas que se ubican lejos de la costa, por ejemplo las que se dedican a la extracción minera, contribuyen a la polución a través de la descarga de relaves en los ríos que desembocan en el mar peruano [31].

Para sistematizar con una mayor amplitud las fuentes de la contaminación marina en el Perú, utilizaremos las investigaciones realizadas por el contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga [32] y Mario Taglione Coronado [33], según lo siguiente:

a) Contaminación proveniente de desechos domésticos:

En este rubro están comprendidos principalmente los desechos líquidos, gaseosos, sólidos, microorganismos y nutrientes que se introducen al mar por medio de aguas servidas (colectores cloacales, desagües de zonas agrícolas, descargas a través del alcantarillado común, etc.), ríos contaminados y por el arrojo de basura por particulares o agentes estatales y municipales.

Las principales ciudades de la costa, como Lima, Callao, Chimbote, Huacho, Talara, Ilo, Chancay y Barranca, contribuyen a la polución con descargas directas que soprepasan las 385,000 TM, sin tratamiento

alguno, con un alto contenido de bacterias, parásitos y virus, con incidencia alarmante en las playas, y en la reproducción y calidad de las especies marinas, que reciben un impacto negativo a través de la sobrefertilización de las aguas, la disminución del oxígeno y -en definitiva- el enrarecimiento del medio marino y la atmósfera circundante.

b) Contaminación proveniente de desechos industriales

Las descargas de sobrantes y desechos de todo tipo provienen de industrias pesqueras, petroleras, textiles, químicas, de alimentos, mineras y metalúrgicas, astilleros, entre otras. Como el 65% de la industria del país está concentrada en Lima y Callao, la contaminación es mayor en esta zona.

También se produce el fenómeno de descarga indirecta de relaves provenientes de la extracción e industrialización minera (y también de otras industrias) a través de las cuencas de diversos ríos que desembocan en el mar.

c) Contaminación por insecticidas e hidrocarburos

Productos orgánicos sintéticos como el DDT y el BPC, de alta toxicidad, llegan al medio marino a través de los ríos y las corrientes aéreas, causando verdaderos estragos principalmente al plancton marino.

El petróleo y los hidrocarburos, que se vierten en el mar a través de filtraciones o tuberías provenientes de actividades industriales, refinerías, extracción en la plataforma continental y los derrames que se producen durante el transporte, carga y descarga de los mismos, constituyen uno de los elementos contaminantes más peligrosos de todos los hasta ahora mencionados. Ello se debe a que, debido a la persistencia y concentración de los hidrocarburos en el ecosistema marino, en la mayor parte de los casos, los efectos nocivos no pueden ser neutralizados por el proceso natural de purificación [34].

De la descripción de las fuentes contaminantes del medio marino y sus efectos nocivos, tanto a nivel internacional como nacional, podemos alcanzar una idea de la gravedad y alcances del problema y la importancia que adquiere el tema de la conservación del espacio oceánico y las distintas vías de solución que los Estados y otros sujetos internacionales se han propuesto llevar adelante para afrontarlo.

Este es el tema que abordaremos en el tercer capítulo de éste trabajo.

III. EL DERECHO INTERNACIONAL, AMBIENTAL Y LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO

1. EL DERECHO INTERNACIONAL AMBIENTAL

La Regla no cumplida

La preocupación de las últimas décadas por la conservación del medio marino, y en general por la salud del planeta, no es sino la manifestación de una preocupación de todos los tiempos: la relación del hombre con su habitat natural. Ya Plutarco [35], decía:

"El hombre no debe tratar de dominar la naturaleza sino de comprenderla".

Este sabio pensamiento del moralista griego, ya contenía la sencilla regla estableciendo que, en lugar de imponerse al medio natural, debía aprenderse a vivir en armonía con la naturaleza; máxima que lamentablemente no fue cumplida y que enfrenta a las generaciones actuales con una realidad teñida de complejidad y de una amplia gama de problemas globales, regionales y locales, que amenazan la supervivencia no sólo del género humano sino de toda la vida planetaria.

Toma de conciencia sobre la importancia de la biósfera

Los Estados y los individuos han ido tomando conciencia de que la protección del medio ambiente es una cuestión impostergable y que está en relación directa con el bienestar de todas las naciones. Se ha ido avanzando paulatinamente, desde una visión "utilitarista" primero (representada por un gran énfasis antropocentrista, individualista, una idea de soberanía estatal "exclusiva" y "excluyente" en medio de una concepción anárquica del sistema internacional); después "idealista" (protección de la naturaleza por sí misma, creación de los grupos "verdes", que deviene luego en preocupación por mitigar o eliminar los impactos negativos de las actividades económicas); y hoy más "realista y programática", que, teniendo presente la interdependencia, busca a través de una visión global u "holística" enfrentar los problemas comunes teniendo como base la búsqueda del desarrollo sustentable, con acciones conjuntas, centralizadas, respetando los equilibrios existentes entre los seres vivientes (el hombre, la fauna y la flora) y determinados elementos como el agua, el aire y el suelo, en una interrelación que debe ser armoniosa, presente y futura.

Derecho Ambiental

Los retos ambientales han llevado a que se vaya incorporando el valor ambiental a la cultura, generándose una nueva rama jurídica denominada "Derecho Ambiental", que puede definirse como el conjunto de reglas, principios, costumbres y normas orientadas a la protección de la naturaleza.

El Derecho Ambiental se define tanto por su **objeto**, que es preservar el equilibrio de los ecosistemas normando la conducta humana de forma tal que se pueda prevenir la contaminación o reparar sus consecuencias, como por su **finalidad**, que es la protección de la biósfera (que comprende la atmósfera, la hidrósfera y la litósfera) para hacer posible la vida en todas sus formas [36].

El Derecho Internacional Ambiental

Como todo Derecho autónomo, el Derecho Ambiental tiene, además del ámbito de acción vinculado al ámbito interno o nacional, una faceta **internacional**, que se ocupa de los desarrollos jurídicos interestatales, tanto a nivel bilateral como multilateral.

El Derecho Internacional Ambiental (DIA), está estrechamente relacionado por el Derecho Internacional Público, tanto en lo relativo a las fuentes (Costumbre Internacional, Principios y Tratados) como en lo que respecta a los actores centrales y destinatarios de las normas ambientales (Estados y Organizaciones Internacionales, fundamentalmente).

El desarrollo relativamente reciente y los propios caracteres del DIA, hacen que éste sea tipificado en gran medida como "soft-law" o sea como un derecho flexible [37]. Ello no significa que ciertas normas internacionales sean consideradas como verdaderas obligaciones jurídicas cuya violación contrae la responsabilidad internacional del Estado [38]; lo que sucede es que la fuente principal del DIA está constituida por declaraciones diversas, recomendaciones y planes de acción, que no tienen la virtualidad de crear, por sí mismas, normas positivas, y por tanto, obligatorias, lo cual no significa que no tengan efecto alguno. Justamente existe una riqueza de matices, entre las normas positivas y la ausencia absoluta de disposiciones, y allí se encuentra el "soft-law" ambiental. A través de este mecanismo, se van proyectando estándares de comportamiento, y en general el tránsito cada vez más acelerado y próximo a un Derecho efectivo y eficiente, con derechos, deberes y sanciones explícitamente establecidos.

De Estocolmo 72 a Eco 92

El Derecho Ambiental, en general, y su variable internacional (DIA), en particular, comienza a cobrar importancia a partir de los años 60, cuando los descubrimientos científicos muestran la fragilidad de los ecosistemas frente al impacto de la tecnología aplicada a la agricultura, la industria, el transporte, el comercio internacional y otros factores como la densidad poblacional en las grandes urbes y los hábitos de consumo, como generadores de diversas formas de contaminación del aire, el suelo y el agua. Estos avances estimularon la opinión pública y un debate creciente sobre las formas de organización social, de producción y de comportamiento respecto del medio ambiente.

A nivel de la Asamblea General de Naciones Unidas, en 1968, surge la iniciativa de convocar a una Conferencia Internacional sobre el Medio Humano; esta idea se concreta en junio de 1972, con la realización de dicha Conferencia en Estocolmo, que congregó a más de seis mil personas, incluyendo delegaciones oficiales de ciento trece Estados, a representantes de todas las grandes organizaciones inter-gubernamentales, de más de cuarenta ONG's, y numerosos periodistas y especialistas en el tema.

Estocolmo 72, significó el primer gran esfuerzo por sistematizar principios básicos sobre las relaciones del hombre con su habitat natural [39].

La preocupación central y el desarrollo jurídico estuvieron centrados en la "contaminación", principalmente lo que se refiere a "contaminación transfronteriza" [40]. Todavía no se establecieron con nitidez las responsabilidades del Estado respecto de los daños ocasionados en su propio territorio (debido al reconocimiento expreso de la soberanía absoluta sobre los recursos naturales y el principio de no-intervención), ni los que ocurren en aquellas zonas fuera de la jurisdicción nacional, o sea los espacios comunes.

Como resultado importantísimo de Estocolmo 72, se aprecia la apertura de un amplio panorama que impulsa la preocupación de estadistas, juristas, científicos y de todas las personas por la variable ambiental. Se amplía el marco de acción inter-estatal por un espectro que incorpora a las organizaciones internacionales, ONG's e incluso empresas y personalidades en actividades de coordinación y cooperación para enfrentar los retos ecológicos.

En el Derecho Ambiental también se aprecia un aumento de las Convenciones y Tratados, de aplicación regional o universal, promovidos a partir de la creación de distintos organismos y conferencias internacionales.

Así por ejemplo, se crea en 1972, el PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente) con sede en Nairobi, que realiza una significativa labor de enlace con gobiernos y otras entidades internacionales y regionales para llevar adelante tratados, planes de acción y medidas de apoyo específicos [41].

En 1982, se adopta en la Asamblea General de Naciones Unidas, la "Carta Mundial sobre la naturaleza" que recoge el valor en sí de toda forma de vida, reconociendo que "...la Humanidad es parte de la naturaleza y la vida en el planeta depende del funcionamiento permanente de los sistemas naturales" [42].

Así se aprecia que, poco a poco, se va variando la fuerte concepción antropocentrista y estatal por una más policéntrica y sistémica que reconoce que el hombre forma parte de la biósfera y de los ecosistemas que la integran, y que su libertad e inteligencia lo convierten no en amo y señor del Universo, sino en el depositario de una responsabilidad trascendental, cual es la de vivir en forma armónica con la naturaleza; entonces, el tema de la conservación adquiere un pleno significado, pues no podemos pensar en forma indiscriminada en que todo puede ser consumido o desechado en el presente, sino que hay un interés más solidario con lo que ocurra en el futuro.

En 1983, se conforma la famosa "Comisión Brundtlandt", que en 1987 emite el informe "Nuestro Futuro Común", en el que se incorpora el concepto de "desarrollo sustentable" que se refiere a la necesidad de que el crecimiento económico debe ser compatible con la conservación de los recursos naturales; es decir, implica la planificación del uso de los recursos del ecosistema de tal manera que no se afecte su potencialidad; este nuevo concepto pasa a ser considerado en varios acuerdos y declaraciones internacionales [43].

En el marco interamericano, en 1989, se crea por iniciativa del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la "Comisión de Desarrollo y Medio Ambiente de América Latina y el Caribe", que publica el importante estudio **Nuestra Propia Agenda** en agosto de 1990, con un estudio de problemas ambientales, estrategias y la necesidad de implementar acuerdos internacionales sobre el desarrollo sustentable de la región [44].

Esta misma Comisión en 1991 adoptó la "Plataforma de Tlatelolco", sobre Medio Ambiente y Desarrollo, y en junio de 1991, la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos (OEA), adoptó el "Programa Interamericano para la Protección del Medio Ambiente" [45].

Eco 92

Con la idea de revisar el funcionamiento de los Principios de Estocolmo y recoger los avances en el campo ambiental se prepara y convoca a la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD), también denominada "Cumbre de la Tierra", realizada en junio de 1992 en Río de Janeiro, que congregó a representantes de 178 países, a 115 Jefes de Estado, más de 10,000 delegados oficiales, 1400 ONG's, y más de 8,000 periodistas [46].

En ECO 92 se pudo apreciar la incidencia en el tema del desarrollo sustentable, referido a la armonización de las variables socio-económicas y ecológicas, a través de una acción conjunta no de algunos sino de todos los Estados y Organizaciones Internacionales, es decir, una clara "internacionalización" del tema ambiental, reflejada en la suscripción de dos grandes convenciones sobre Cambio Climático y Biodiversidad respectivamente, la adopción de principios en la "Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo", que actualiza los formulados en Estocolmo, y un Plan de Acción, la "Agenda 21", que contiene las líneas básicas para llevar adelante la gestión ambiental, alguno de cuyos puntos referidos a la Protección de los Océanos y Mares retomaremos más adelante.

Sobre este punto vinculado al Derecho Ambiental, puede afirmarse que se ha tomado conciencia de que los problemas ambientales son necesariamente internacionales. Este proceso se ha ido plasmando a través de una "opinio iuris" (en este caso una **conciencia ambiental** respecto de los estándares de conducta permitidos) la cual se ha ido verificando a través de importantes avances y desarrollos en la formulación de declaraciones multilaterales y vigencia de costumbres, principios y normas obligatorias para los Estados y, en general, para los integrantes de la comunidad internacional.

2. LA PROTECCION INTERNACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

El Derecho Internacional Ambiental en las diferentes etapas de su evolución, reseñadas en el acápite anterior, ha prestado una especial atención al problema de la contaminación y conservación del espacio oceánico, pues las aguas marinas cubren la mayor parte del planeta y su importancia para el bienestar de la humanidad es crucial.

A continuación presentaremos un recuento de los desarrollos jurídicos más importantes para enfrentar este problema:

Los primeros intentos de regulación jurídica

Si bien la contaminación del medio marino ha sido una preocupación que se pone en evidencia desde las primeras décadas de este siglo, recién se aprecian algunos desarrollos jurídicos concretos a partir de la década de los 50's.

En el progreso jurídico que reseñaremos, se verá -entre otras materias- una recurrencia al tema de la acción contaminante del petróleo en las diversas etapas de su manipulación, perforación, extracción, carga o descarga, transporte y accidentes diversos por constituir uno de los mayores causantes de la polución marina.

Un antecedente fue una Conferencia Internacional convocada por los Estados Unidos en 1926 que elaboró un proyecto de Convención para limitar la contaminación por hidrocarburos y gas causada por buques, que nunca llegó a firmarse. Un segundo proyecto, preparado bajo los auspicios de la Liga de Naciones en 1935, tampoco llegó a aprobarse. El trabajo legal en el área fue interrumpido por la II Guerra Mundial.

El impulso después de la II Guerra Mundial

Una de las consecuencias de la revolución tecnológica resultante de la contienda bélica fue el gran incremento en el consumo de energía y el florecimiento de la producción y el comercio del petróleo transportado en super-tanqueros. Numerosos accidentes, explosiones y hundimientos de estas embarciones, además de la polución proveniente de las actividades petroleras, llevaron a pensar en la urgente necesidad de normas para la protección del medio marino.

Oilpol

Sin embargo, recién en 1952, por iniciativa de Inglaterra se estableció un Comité que publicó en 1953 un informe completo sobre las causas y efectos de la polución por petróleo y las medidas para el corto y largo plazo.

Posteriormente, el gobierno británico convocó a una conferencia en 1954, dando como resultado la primera "Convención Internacional para la prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos", conocido como OILPOL. Esta Convención será enmendada y ampliada varias veces, extendiendo las zonas protegidas, por la OILPOL 1962; luego la OILPOL 1969; y, finalmente la OILPOL de 1971.

Las Convenciones de Ginebra de 1958

Mientras tanto, en 1958, dos de las Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar, contienen prohibiciones y medidas de prevención respecto de la contaminación marina proveniente de refinerías de petróleo, de las actividades de perforación en la Plataforma Continental y también sobre los desechos radioactivos [47]. Aunque estas provisiones fueron generales, de todos modos establecen un precedente para la creación de principios del Derecho Internacional Ambiental relativos a ciertos estándares de comportamiento para los Estados y de cooperación por parte de Organizaciones Internacionales.

Las Naciones Unidas, la OMI y MARPOL, 13/78

En 1967 ocurre un gran desastre con el hundimiento del barco-tanque petrolero "Torrey-Canyon" en el Canal de la Mancha, produciéndose el derrame de más de 100,000 toneladas de crudo causando grandes manchas negras y daños cuantiosos a la biomasa en las costas de Inglaterra y Francia.

En la Asamblea General de Naciones Unidas, en diciembre de 1968, se adopta una resolución que invita a los Estados Miembros y a las distintas Organizaciones Internacionales a promover acuerdos específicos sobre la prevención de estos desastres [48].

En 1969, la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de Naciones Unidas con sede en Londres, prepara proyectos de dos convenciones, una sobre responsabilidad civil por daños provenientes de la contaminación por petróleo, y otro relativo a los accidentes de petróleo en Alta Mar. Pero éstas no llegaron a ser adoptadas [49].

En este mismo año se crea el Grupo mixto de expertos en aspectos científicos de la Contaminación Marina, conocido por sus siglas en inglés GESAMP, que realizan un amplio estudio del tema y que son los autores de unas de las definiciones de "contaminación marina" que expusimos anteriormente. El GESAMP, en 1982 publica a través del PNUMA, un completo informe sobre el estado de los océanos [50].

En 1972, con la Conferencia de Estocolmo, reseñada en un acápite anterior, se da un nuevo ímpetu al desarrollo de normas ambientales. Así el Principio VI, establece que "...debe ponerse fin a la descarga de sustancias tóxicas o de otras materias y la liberación de calor, en cantidades o concentraciones tales que el medio no pueda neutralizarlas, para

que no se causen daños graves o irreparables a los ecosistemas. Debe apoyarse la justa lucha de los pueblos de todos los países contra la contaminación".

Y el Principio VII se refiere específicamente al medio marino: "...Los estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilizaciones legítimas del mar".

En estos principales y otros que los complementan se supera la antigua visión del espacio marítimo y en general del medio natural como mero reservorio de materias primas al servicio de las actividades económicas. Se aprecia que elementos como el agua, el aire y el suelo pasan a ser vistos como bienes vulnerables y finitos y esto constituye el requisito básico para un nuevo pensamiento económico.

En 1973, también convocada por la OMI, se adopta la "Convención para la Prevención de Polución proveniente de navíos", conocida como MARPOL 73, que recibe enmiendas a través de un Protocolo en 1978, que entró en vigencia en 1983 [51].

La contaminación ambiental en la Convemar 1982

En 1973 se inician también los trabajos de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar que se aprueba en Montego Bay, Jamaica, en 1982. La CONVENCION SOBRE EL NUEVO DERECHO DEL MAR es el instrumento jurídico más completo para regular todo el espacio oceánico y todos los usos del mar, representando, al decir del distinguido profesor Carrillo Salcedo, una "verdadera revolución en el Derecho del Mar" [52], pues se realiza por primera vez un tramiento global en forma de codificación internacional, o sea, un avance cualitativo incluyendo por cierto en la Parte XII (Arts. 192 al 237) todo lo relativo a la protección y preservación del medio marino, en forma detallada y omnicomprensiva [53].

Como dato cabe mencionar que durante los años de negociación de la CONVEMAR, se produjeron nuevos accidentes de cargueros de petróleo con desastrosas consecuencias ambientales, antecedidos por el dramático del "Torrey Canyon", como el del "Metula" en el Estrecho de Magallanes, en 1974; el del "Argo Merchant", en las costas de Nueva Inglaterra en 1976 [54]; y el del "Amoco Cádiz", en 1978, cerca del puerto de Portsall en las costas británicas, que derramó en el mar cerca de 230,000 toneladas de "crudo", generando un desastre ecológico en dicho espacio marítimo, pues se destruyó más del treinta por ciento de la vida marina [55].

Con los datos reseñados y otras muchas fuentes de polución sistematizadas en el marco de la OMI, el tema ambiental cobró mayor atención en las negociaciones de la III Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Así, por ejemplo, en los artículos 192 y 193 se incorpora el Principio XXI de Estocolmo 72 estableciendo, por un lado, la obligación genérica de los Estados de proteger y preservar el medio marino, y el derecho soberano de explotar dichos recursos naturales aunque respetando los estándares internacionales de protección ambiental.

Otro punto importante es que se refiere a todas las fuentes contaminadoras, incluyendo las siguientes [56]:

I Las generadas por el transporte marítimo (vessel-source)

II Las de origen continental (land-based sources)

III Desechos peligrosos (dumping)'

IV Las generadas por explotación de petróleo en zonas costeras o en la plataforma continental.

V Las relacionadas con la explotación de minerales en áreas fuera de la jurisdicción nacional (fondos marinos).

VI Las que provienen de la atmósfera

También se incluyen normas sobre la cooperación regional y global, con el propósito fundamental de elaborar los estándares de conducta permitidos, las medidas de supervisión necesarias para controlar su cumplimiento, las recomendaciones para actuar en situaciones de emergencia.

Otro asunto fundamental es el relativo a la asistencia científica y técnica para coadyuvar a los países en desarrollo como el Perú, en la labor de prevenir, reducir y controlar la contaminación marina, para lo cual sabemos que se necesitan servicios especializados y financiamiento específico [57].

Por cierto el tema de la responsabilidad internacional del Estado está presente [58], remitiéndose a las normas pertinentes del Derecho Internacional general, enfatizando la necesidad de que los Estados ajusten sus sistemas jurídicos para asegurar una pronta y adecuada reparación o indemnización por daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

Otros acuerdos internacionales sobre contaminación del medio ambiente

Además de la CONVEMAR, se han dado otros acuerdos multilaterales con propósitos específicos, otros de carácter regional y también algunos convenios bilaterales [59].

El Programa 21 de Eco 92

Cabe hacer una mención especial en este punto al Programa 21 de ECO 92, que consiste en un plan de acción total proyectado en 40 capítulos y más de 100 áreas que afectan la relación medio ambiente-economía. Está orientado a modificar las actividades humanas con el fin de minimizar los daños ambientales y, simultáneamente, hacer viable el tan buscado "desarrollo sustentable". Se perfilan proyectos concretos, objetivos y también los medios de ejecución, incluyendo el tipo de financiamiento, la evaluación de costos, así como los métodos científicos y tecnológicos. Para su impulso se crea un nuevo órgano de Naciones Unidas: La Comisión de Desarrollo Sustentable.

El programa 21 en su Sección II (Capítulo 17), recoge alguna de las propuestas llevadas por la delegación del Perú conjuntamente con los demás Estados de la CPPS; así cabe mencionar la relativa a nuestro tema de estudio sobre la **Protección de los Océanos y Mares y el Aprovechamiento Racional y Desarrollo de los Recursos Vivos**.

En esta área el Programa 21 establece lineamientos específicos para contrarrestar la polución marina proveniente de fuentes terrestres, que hoy en día es una de las más alarmantes, pero que, sin embargo, es una de las menos atendidas en la legislación ambiental internacional.

Por otra parte, también cabe mencionar que el Perú contribuyó a que se considerara la necesidad de incentivar la coordinación entre los Estados costeros y los países cuyas banderas enarbolan las embarcaciones que realizan faenas de pesca en zonas contiguas al dominio marítimo estatal, o en alta mar, para lograr un aprovechamiento racional de las especies que migran más allá de las doscientas millas, así como para evitar la extinción o disminución notable de algunas especies por sobrepesca [60].

La Comisión Permanente del Pacífico Sur

Por ser de mayor interés en relación a nuestro ámbito regional, puede mencionarse como una entidad intergubernamental de importancia que ha realizado una encomiable labor en torno a la protección de nuestro ámbito marítimo, a la Comisión Permanente del Pacífico Sur

(CPPS), cuya creación nace a partir de la "Declaración de Santiago" de 1952, con la participación inicial del Perú, Chile y Ecuador, en el marco de la Primera Conferencia sobre Conservación y Explotación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, realizada en Santiago [61].

Posteriormente Colombia se adhirió en 1979 al Sistema del Pacífico Sur.

En el marco de la CPPS, se ha recomendado a los países de la región pasar a formar parte de los distintos convenios internacionales sobre protección del medio marino, en el entendido de que el problema de la contaminación es un problema de carácter global, que no reconoce fronteras y que una acción conjunta a nivel internacional y regional es uno de los instrumentos cruciales para mitigar los daños existentes y prevenir los que se puedan producir en el futuro [62].

El Perú y la protección del medio ambiente marino

En el dominio marítimo peruano, al igual que en otros océanos del mundo, se produce el fenómeno de la contaminación marina, originada por desechos tóxicos; agua contaminada de colectores o transportada por los ríos costeños hasta su desembocadura en el mar; a través de la atmósfera; o por la sobrepesca u otras causas, según lo reseñado en el numeral 3, del Capítulo II.

Esta situación tiene costos concretos. Para mencionar los más impactantes, sabemos por ejemplo que el deterioro del mar peruano afecta directamente a los recursos pesqueros que constituyen una de las grandes riquezas nacionales [63] y, por otra parte, a toda la zona costera, especialmente a las playas, donde permanentemente se presenta el penoso fenómeno.

Por lo tanto, no somos inmunes ni estamos libres de las consecuencias del fenómeno bajo estudio.

A nivel nacional, a medida que ha ido despertando la conciencia ambiental, se han realizado distintos trabajos que enfatizan la necesidad de diseñar políticas que contemplen un tratamiento adecuado de los recursos renovables de nuestro mar.

Así por ejemplo, tenemos los estudios realizados por distinguidos miembros del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, como los de José Carcelén Basurto [64], Jorge Villalobos Urquiaga [65]; y por cierto, las investigaciones recogidas en la **Historia Marítima del Perú** [66]; y las



La selva peruana

iniciativas desarrolladas en la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del IEHM [67]; también pueden mencionarse los estudios propiciados por el Instituto del Mar del Perú (IMARPE), como los de Manuel Flores Palomino [68]; y Pauly, Muck, Mendo y Tsukayama [69]; las numerosas investigaciones científicas en el marco de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú [70]; y otras que se concretan con el apoyo de ONG's, como la Fundación para la Conservación de la Naturaleza [71], entre otras.

Hacia una Política Marítima Nacional que incorpore la variable ambiental

Tanto los estudios realizados, como la situación a nivel internacional llevan a considerar el problema de la contaminación y la adecuada explotación y preservación de los recursos marinos, dejando atrás la aproximación del "laissez-faire", diseñándose un conjunto de objetivos, estrategias y legislación que logre -entre otros alcances- moderar la explotación irrestricta y la contaminación impune de nuestro mar.

A través de estos mecanismos se debe establecer estándares de conducta, obligaciones concretas, exigiendo que se añadan a los procesos de extracción e industrialización de recursos los llamados "costos ambientales", que ahora se "externalizan" indiscriminadamente.

En un trabajo sobre la política marítima nacional, el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo [72] incorpora claramente entre los Objetivos Marítimos Generales, que se debe "...garantizar la preservación del medio marino...", "..desde una perspectiva global, con un sistema de coordinación horizontal que involucre tanto a los particulares como a las entidades públicas...".

Para coadyuvar a esta política marítima peruana, es necesario contar con el apoyo legal, el cual ya se encuentra en un franco proceso de afirmación.

La **Constitución Política del Perú de 1979**, establece en su artículo 123, lo siguiente: "Todos tienen el derecho de habitar en ambiente saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la preservación del paisaje y la naturaleza. Todos tienen el deber de conservar dicho ambiente. Es deber del Estado prevenir y controlar la contaminación ambiental".

Este derecho que está ampliamente reconocido a nivel internacional se recoge en nuestro texto constitucional, y se amplia en el Título Preliminar del Texto del **Código del Medio Ambiente y recursos Natura-**

les de 1990 [73]. Como sabemos este Código ha sido objeto ya de modificaciones diversas, en el intento de ofrecer en el sistema legal peruano un corpus de principios ecológicos que permita articular una nueva dimensión en las relaciones sociales y económicas, es decir el camino hacia el desarrollo sustentable.

En relación a la contaminación, una de las principales innovaciones del Código es la incorporación del "Principio contaminador-pagador" (Art. 1, inciso 6), es decir que el que deteriora el ambiente con sus actividades debe indemnizar adecuadamente. Este es un principio que se aplica también a nivel internacional en la obligación del Estado de "no causar perjuicio sensible" a otro sujeto de Derecho Internacional.

Existe una complicada gama de leyes y reglamentos en las más diversas materias relacionadas de una y otra forma con la variable ambiental, cuyos principios y ámbitos de protección se recogen en el Código.

Sobre el particular es necesario insistir, como lo recomienda Jorge Caillaux Zazzali [74], en la necesidad de definir a nivel nacional una política nacional ambiental, la creación de una autoridad ambiental que oriente y jerarquice las acciones que se deben desarrollar, y permita contar con los instrumentos técnicos necesarios para administrar los problemas ambientales a partir de la acción decidida del estado y la participación de la ciudadanía.

Por otra parte cabe mencionar que el Perú, aunque es parte ya de importantes tratados, declaraciones y acuerdos internacionales en materia marítima y recursos marinos [75], debe ratificar o adherir a otros convenios internacionales importantes sobre materia ambiental en general, y en especial, a aquellos que tienen relación con el medio ambiente marino, como la CONVEMAR de 1982, que es un instrumento codificador altamente favorable a los intereses marítimos del Perú [76].

ALGUNAS CONCLUSIONES

El ritmo de los cambios que operan en la sociedad internacional se ha acelerado rápidamente en los últimos años con el fin de la "guerra fría", presentándose un contexto internacional cada vez más interdependiente con acento en los valores democráticos, la defensa de los derechos humanos y la economía de libre mercado.

En el nuevo entorno mundial, se presenta una agenda global donde la contaminación ambiental y la necesidad de preservar el habitat

planetario y los recursos naturales en su conjunto han adquirido un status privilegiado en el marco de las relaciones internacionales.

Se ha tomado conciencia de que todos los componentes del Medio Ambiente están interrelacionados; así, ni los océanos, ni el aire, ríos o vida silvestre, pueden ser divididos -desde el punto de vista ecológico- en compartimentos de acuerdo a las fronteras estatales. Una prueba de ello es que la contaminación produce efectos en forma indiscriminada. Así puede afirmarse que los problemas ambientales -como los impactos contaminadores del mar- son necesariamente internacionales.

A pesar de la fragmentación del poder político en Estados soberanos, se entiende que los espacios comunes desde el punto de vista ecológico, como el espacio marítimo, constituyen ecosistemas que requieren para su preservación y utilización racional una coordinación de políticas entre todos los Estados, con la cooperación de las Organizaciones Internacionales, y el invalorable recurso al Derecho Internacional Ambiental.

La urgencia de protección del medio marino frente a las crecientes y peligrosas formas de contaminación existentes no procede de una visión "apocalíptica" de la realidad, sino de la constatación científica de que la alteración de los océanos, genera -día a día- perjuicios económicos, pérdida de las bondades estéticas del mar y peligros para la salud, entre otras consecuencias nefastas para la comunidad humana.

En el Perú, en lo que respecta a su política marítima, ésta debe conciliar los intereses nacionales con la protección ecológica y el desarrollo sustentable del medio marino, de acuerdo a los estándares internacionales que se reflejan en las declaraciones y tratados resultantes del conjunto del Derecho Marítimo Internacional y, en especial, del Programa 21 resultante de ECO 92. Esto se traduce en el nuevo enfoque de "pensar globalmente y actuar localmente", incorporando la variable ambiental a nuestra cultura, para hacer posible la esperanza de lograr un desarrollo socio-económico para todos, de la mano con la preservación del habitat planetario.

NOTAS

1. Sobre el "Realismo" como teoria de Relaciones Internacionales ver, HOLSTI, Ole R. Models of International Relations: En: **The Global Agenda**, (Ed. Kegley & Wittkopf), New York: McGraw-Hill, 1992, págs. 139-150.

2. Ramacciotti, Beatriz. **Protection of Marine Environment and State Responsibility**, trabajo de Investigación inédito preparado para el Seminario sobre Politica Ambiental Internacional y Desarrollo, Fletcher School of Law & Diplomacy, Boston, 1989.

3. Fundación Encuentro, **Visión global de los grandes problemas mundiales**, Documento de Estocolmo, enero 1991.

4. Pearson & Rochester. **International Relations. The global condition in the late twentieth century**. New York: McGraw-Hill, 1992, pags. 270 - 308.

5. Ibidem, págs. 179 - 184.

6. Holsti.Op.cit., pág. 146.

7. Weston, Falk & D'Amato. **International Law and World Order**, Minnesota: West Publishing, 1985, págs. 835 y ss.

8. Carrillo Salcedo, Juan Antonio. **Curso de Derecho Internacional Público**. Madrid: Editorial Tecnos, 1992. págs. 41-59.

9. Ibidem, págs. 60-78.

10. "Holistica" significa una visión global y sistémica, frente a la concepción de una realidad internacional estudiada en "compartimentos estancos", con el Estado como actor único en un sistema mundial anárquico sin posibilidad de establecer decisiones centralizadas.

11. También dicha coordinación se va dando en otros campos, como en los temas vinculados al Desarme, la Educación, la protección de la niñez, etc.

12. Sooros, Marvin. **Beyond Sovereignity: The challenge of global policy**, Columbia: University of South Caroline Press, 1987, págs. 33 - 60.

13. Ibidem, págs. 64-72.

14. Ramacciotti, Beatriz. **El Derecho internacional en la frontera del Siglo XXI: Hacia una protección global del medio ambiente.** En: **Revista de Derecho Themis**, Segunda Epoca, Lima, 1990, Nº 17.

15. Ramacciotti, B. Op. cit., en cita (2).

16. Sooros. Op. cit., pág. 261.

17. Ibidem, pág. 262.

18. Ramacciotti, Beatriz. **Derecho Internacional Público**, Lima: PUCP, 1990, págs. 421 - 428.

19. Ibídem.

20. Res Communis se refiere a la condición de un espacio apropiado en forma individual, debido a que su uso es común a todos los hombres (Gutiérrez-Alvis, 1976:695).

21. Carrillo, Salcedo. Op, cit., págs. 277 - 286.

22. Sooros, M. **The tragedy of the Commons in global perspective**. En: **The Global Agenda**, (Ed. Kegley & Wittkopf), New York:MacGraw-Hill, 1992, págs. 388 - 401.

24. Ophulus, William. **Ecology and the Politics of Scarcity**. San Francisco: Freeman and Cia., 1977, págs. 121 - 123.

25. Op. cit., págs. 221 - 235.

26. Taglione Coronado, Mario. **Los regímenes internacionales y nacional relativos a la protección y preservación del medio marino frente a la contaminación**, trabajo inédito de Tesis para optar el grado de abogado en la Facultad de Derecho de la PUCP, Lima: 1990, págs. 10 - 11.

27. Existen numerosas definiciones que se pueden encontrar, por ejemplo en Hayton, Robert. **Management of International Water resources**, Natural resources Series, Nº 1, UN, 1975.

28. Lammers, J. **Pollution of International WaterCourses**. The Hague: Nijhoff Publishers, 1984.

29. Trabajo de Grupo sobre "Evaluación de ECO 92", realizado en el XX Curso de Derecho Internacional Público, organizado por el CJI (OEA), Rio de Janeiro, 1992 (inédito).

30. Taglione. Op. cit., Cap. I.

31. Ibídem, pág. 182.

32. Villalobos, Jorge. **Los Recursos Marinos y la preservación del medio marino**. En: **Hacia una Política Marítima Nacional**, Lima: CEPEI y IEHM, 1990, págs. 63 - 84.

33. Taglione. Op. cit.

34. Existen importantes estudios realizados por el IMARPE.

35. Plutarco fue un historiador y moralista griego (46 - 120 después de JC).

36. Brañes, Raúl. **Derecho Ambiental Mexicano**, México D.C.: Fundación Universo, 1987, Cap. I.

37. Soft - Law, ver ibidem.

38. Carrillo, Salcedo. Op. cit., Cap. 13.

39. Ver los Principios de Estocolmo 72, en el apéndice del libro de Vera Esquivel, Jesús Germán. **El nuevo Derecho Internacional del Medio Ambiente**, Lima: Academia Diplomática del Perú, 1991.

40. Principio 21 de Estocolmo 72.

41. Pnuma, **Medio Ambiente y Desarrollo en América Latina**, México D.F., 1989.

42. Ramacciotti, Beatriz. Op. cit.

43. Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo, Oxford: Oxford university Press, 1987.

44. Ver definición detallada sobre "desarrollo sustentable" en Op. cit.

45. Muñoz, Heraldo. **Environment and Diplomacy in the Americas**, London: Lynne Rienner Publishers, 1992.

46. Sobre ECO 92, ver Trabajo de Grupo sobre "Evaluación de ECO 92", realizado en el XX Curso de Derecho Internacional Público, organizado por el CJI (OEA), Río de Janeiro, 1992 (inédito).

47. Convención sobre el Alta Mar, arts. 24 y 25 (Ginebra, 1958) y Convención sobre la Plataforma Continental, art. 5 (Ginebra, 1958).

48. N. U. Res. 2414 (XXIII), 17/12/1968.

49. Ver Kiss y Taglione.

50. Gesamp (1969), **Report of the first session**. Un Doc. Gesamp I/11, London, y Gesamp (1982) **The health of the oceans**, UNEP Regional Sea Reports and Studies, Nº16.

51. Marpol 73/78.

52. Carrillo Salcedo, Juan Antonio. **Curso de Derecho Internacional Público**, Madrid: Tecnos, 1991, pág. 274.

53. El texto completo de la Convención se puede encontrar en **El Derecho del Mar**, Lima: Academia Diplomática del Perú, 1984.

54. Ver Sooros. Op. cit., pág. 298.

55. Ver, Kiss. Op. cit., págs. 372 - 374.

56. Convemar 1982, Arts. 207, 208, 209, 210, 211, 212.

57. Convemar 1982, Arts. 202 y 203.

58. Convemar 1982, Art. 235.

59. Para revisar los convenios internacionales más importantes sobre la materia, ver las obras de Sooros y Kiss, ya citadas y la siguiente: Carroll, John E. (Ed.), **International Environmental Diplomacy**, Cambridge: Cambridge University Press, 1988, págs. 199 a la 274.

60. **Política Internacional**. En: **Revista de la Academia Diplomática del Perú**, Lima, Nº 29, Jul/Set. 1992, artículo de Salazar, R,; Lopez, M; y Vegas, J.P. "La CNUMAD", pág. 92.

61. Bákula, Juan Miguel. **La Declaración de Santiago**. En: **El Derecho del Mar**, Op. cit., págs. 61 - 62.

62. Ver Taglione. Op. cit., pág. 172.

63. Ver Vegas Vélez, Manuel: **El Mar peruano: un ambiente natural. La conservación y utilización de sus recursos**. En: **El Perú, el Medio Ambiente y el desarrollo**, Lima: CEPEI, 1992, págs. 151 - 172.

64. Carcelén Basurto, José. **Introducción a la realidad marítima y a los intereses marítimos del Perú**, En: **Hacia una Política Marítima Nacional**, Lima: CEPEI y IEHM, 1990, págs. 15 -36.

65. Villalobos Urquiaga, Jorge. **Los Recursos Marinos y la preservación del medio marino**. En: **Hacia una Política Marítima Nacional**, Lima: CEPEI y IEHM, 1990, págs. 63 - 84.

66. Colección **Historia Marítima del Perú**, Lima: IEHM, Tomo 1, Volúmen 2, 1977; en especial el trabajo de Sánchez, J. sobre "Aspectos biológicos y pesqueros del mar peruano".

67. La Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del IEHMP, es un importante órgano académico de esta institución, presidida por el vicealmirante AP (r) Luis Vargas Caballero, en cuyo seno se propician importantes estudios vinculados a los intereses marítimos del Perú.

68. Flores Palomino, Manuel. **La Zona Costera del Perú**, Lima, 1989.

69. Pauly, Muck, Mendo y Tsukayama. **The Peruvian Anchoveta and its upwelling Ecosystem: Three decades of Change**. Manila: IMARPE / GTZ / ICLARM, 1987.

70. La Dirección General de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, realiza una importante labor de investigación científica y tecnológica respecto del medio marino peruano.

71. Vegas Vélez, Manuel. **Ecología y Mar Peruano**, Lima: Fundación para la Conservación de la Naturaleza, Documentos para la Conservación, 1989.

72. Indacochea Queirolo, Alberto. **Hacia una política marítima nacional**, En: **Hacia una Política Marítima Nacional**. Lima: CEPEI y IEHM,1990, págs. 113 - 145.

73. Ver: **Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales**. Texto actualizado, concordado y comentado. Edición de la SPDA, Lima, diciembre de 1992. **El Código del Medio Ambiente** fue promulgado por D. Legislativo Nº 613 del 7 de setiembre de 1990, por el Poder Ejecutivo, en ejercicio de las facultades delegadas por el Congreso de la República mediante Ley Nº 25238.

74. Ver la Presentación a cargo del Dr. Jorge Caillaux Zazzali, Presidente de la SPDA, en **Código del Medio Ambiente y los Recursos Naturales**. Texto actualizado, concordado y comentado. Edición de la SPDA, Lima, diciembre de 1992.

75. Ver relación de tratados, declaraciones y otros compromisos ratificados por el Perú en materia marítima y recursos marinos, en: Vera Esquivel, Jesús Germán. **El nuevo Derecho Internacional del Medio Ambiente**, Lima: Academia Diplomática del Perú, 1991, págs. 142 - 144.

76. Arias Schreiber, Alfonso. **Los intereses marítimos del Perú en el contexto internacional**, En: **Hacia una Política Marítima Nacional**, Lima: CEPEI y IEHM,1990, págs. 97-112.

Discurso del Capitán de Fragata Luis F. Villena Gutiérrez

Una feliz concepción de lo que sería la ex-Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú tuvo lugar en nuestros salones del Centro Naval del Perú, el 24 de setiembre de 1963, día de la Virgen de las Mercedes y Patrona de las Fuerzas Armadas del Perú, porque, a la vista del exitoso proceso de esa fenecida entidad y de este Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú al que aquella le dio origen, vienen confirmando que la historia y la ciencia tenían que darse nuevamente cita para asumir exitosamente el reto de tratar el tema del mar del Perú.

Es por eso que los dos primeros volúmenes que inauguraron la larga serie de tomos y volúmenes que estamos editando sobre la **Historia Marítima del Perú**, tenía que ser de tipo científico mientras que, esta noche, con el importante tema que nos propone la doctora Beatriz Ramacciotti de Cubas, **Protección Ambiental del Medio Marino: Perspectivas Jurídicas Internacionales**, pareciera que nos aproxima más a nuestros planes para advertir, cuanto antes nos sea posible, la continuación de publicaciones de asuntos en ese campo científico-jurídico marino.

A este respecto quisiéramos hacer recordar dos extraordinarios acontecimientos mundiales ocurridos apenas en los 10 últimos años: la dación, por las NN.UU. de la Convención de los Derechos del Mar, en el año 1982, la que, en sus partes XII, XIII y XIV, se ocupa de la tecnología marina, y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, que tuvo lugar en Brasil en el año 1992 (CNUMAD). Esta última Conferencia ha planteado un reto político sin precedentes a la comunidad internacional, tanto por la amplitud y complejidad de las materias involucradas, como por el hecho de poner a prueba la capacidad de los estados para conciliar la protección del medio ambiente con las urgentes necesidades de desarrollo de un vasto sector de la humanidad, en el marco de la creciente globalización y transnacionalización de la economía mundial. En el fondo, la CNUMAD y su proceso preparatorio han puesto sobre el tapete los aspectos insostenibles del modelo de desarrollo imperante, así como el concepto clásico de la soberanía estatal.

El importante tema que nos ha propuesto hoy la doctora Cubas, en nuestra opinión, nos lleva a buscar una conveniente conjunción entre los contenidos de ambos instrumentos jurídicos internacionales: el Nuevo Derecho del Mar y la protección del Medio Ambiente Global, aunque, lamentablemente, tal como lo propuso la delegación peruana en este segundo evento, no logró que la originalmente Carta de la Tierra tuviese

el nivel de una Declaración Universal, de manera que hoy carece de la fuerza necesaria para superar el nivel del nuevo compromiso moral de las naciones desarrolladas después que la conferencia había calculado que estos podrían (o debían) concurrir con 125 mil millones de dólares para instaurar el desarrollo sustentable en la tierra y detener o revertir el proceso de degradación ambiental que afecta al planeta, expectativa que, durante el proceso preparatorio de la Conferencia se redujo apenas a una oferta de 10 mil millones de dólares.

La Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, surgida de la Conferencia de las NN.UU. sobre este tema (3 - 14 junio 1992) reafirma lo acordado en Estocolmo el 16 de junio de 1972 con el objetivo de establecer una alianza mundial nueva y equitativa mediante la creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los sectores claves de las sociedades y las personas, procurando alcanzar acuerdos internacionales en los que se respeten los intereses de todos y se proteja la integridad del sistema ambiental y de desarrollo mundial.

Yo diría que el hecho de limitar, por parte de la Dra. Cubas, el tema de la protección ambiental y sus perspectivas jurídicas a los mares y a los espacios oceánicos que reciben el 70 % de contaminación desde los continentes, constituye un acierto; porque parece ser que las concertaciones para acordar medidas anticontaminantes para los océanos resultaría ser, al menos por ahora, de más factibilidad que hacerlo dentro del marco de la Cumbre de la Tierra que ha adolecido de vaguedades a pesar de que, como dice Stephan Schmidheiny, Presidente del Consejo de Empresas para un Desarrollo Sostenible (en la publicación **Finanzas y Desarrollo** del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial, en su edición diciembre 1992), las 7 toneladas de papeles diarios (informes, borradores, boletines y memorándums desechados) que arrojó esa conferencia en Río de Janeiro resultaron decepcionantes para la mayoría de los participantes de más de 100 naciones, aunque no pueda ese evento calificarse de fracaso. Pero sí hay que hacer notar que las políticas de la conservación del medio ambiente, en el contexto que fuese, no son una atribución de solamente los gobiernos y otras organizaciones no gubernamentales sino que las empresas deben ser invitadas a participar más activamente en el trazado de los rumbos que ha de seguir la humanidad en materia de desarrollo y ambiente.

La doctora Cubas analiza a la sociedad mundial a partir del término de la guerra fría en las concepciones modernas de "seguridad" y "soberanía estatal" lo que aparentemente haría más viable para que el concierto de naciones arribe ahora, con más facilidad, a acuerdos para la conserva-

ción del medio ambiente oceánico y global; pero nos preocupa que mientras que por un lado se están formando grandes bloques geoeconómicos (CEE, NAFTA, Japón y Sudeste Asiático) por otro lado, surgen como nunca nuevos estados independientes en los que fue el gran mundo comunista (CEI en lo que fue Rusia; en Yugoeslavia, etc.). ¿Constituirá este fenómeno una mayor o una menor dificultad para llegar a acuerdos tan impostergables como son los de proteger el medio ambiente oceánico y global de nuestro planeta? ¿Y qué decir de esa especie de olla en ebullición que es el Medio Oriente y el Golfo Pérsico? ¿Y no es que acaso, siendo los mares y los oceános de todo el orbe un todo indivisible desde el punto de vista ecológico, tales acuerdos resultan impostergables a juzgar por la degradación ambiental en la que están incurriendo los 5,400 millones de habitantes que pueblan el globo terráqueo?

Seamos, pues, después de todo, optimistas, cual, como dijo el poeta, "El bello pájaro canta y canta, aunque la rama cruja".

La Conferencia de Río de Janeiro adoptó acuerdos sobre el medio ambiente y el desarrollo, que están contenidos en el famoso documento denominado Programa 21 y que señala la conservación y gestión de los recursos para el desarrollo para la protección de la atmósfera, las medidas contra la deforestación, la protección del medio marino, etc. .. Allí aparecen también los efectos que contribuyen a la contaminación ambiental oceánicas y globales debido a los desordenados asentamientos humanos y a la pobreza de las naciones sub-desarrolladas y en vías de desarrollo, negativos aspectos que deben superar estos, aunque por otro lado cargan sobre sus hombros una pesada cruz, cual es, en gran parte, una injusta deuda externa cuya responsabilidad de atenuarla corresponde también a las naciones desarrolladas.

A raíz del medio marino débese tener en cuenta que más de la mitad de la población mundial vive a menos de 60 kilómetros de la costa y es en esas franjas donde se realizan mayormente las actividades de desarrollo que afectan negativamente el medio costero y marino. Pero, tal como lo hace recordar la doctora Cubas, existe una interrelación entre las actividades humanas realizadas en tierra firme, en el aire y en el mar, lo que hace del planeta un sistema integrado que, en cualesquiera áreas geográficas de él, nos exige defenderla de la contaminación. Hoy por hoy, las fuentes terrestres representan el 70 % de la contaminación marina, mientras que el vertimiento de petróleo por las naves significan el 10 %. Pero también hay que señalar los problemas de la pesca incontrolada, el tamaño excesivo de las flotas pesqueras y la falta de cooperación entre los Estados.

El Perú es uno de los países que más tiene que lamentar esta degradación de su rico mar porque alberga una diversidad biológica de primer orden y porque nuestros espacios oceánicos y los de los otros pueblos del mundo constituyen la última frontera de la humanidad.

Con la incorporación al Instituto de Estudios Historico-Marítimos del Perú de esta distinguida dama e igualmente destacada profesional que es la doctora Beatriz Ramacciotti de Cubas, impulsaremos aún más nuestra inquietud institucional para realizar trabajos científicos y jurídicos marinos, el último de los cuales tuvo lugar en este local el jueves 27 de febrero de 1992, en coordinación con el Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), mediante una mesa redonda titulada "El medio Ambiente y el Mar Peruano".

Ella es Directora del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica y en ese carácter estamos próximos a celebrar un convenio de mutua colaboración; actualmente es también:

- Profesora Asociada del Derecho Internacional (Facultad de Derecho) y Coordinadora del Magister Derecho con mención en Derecho Internacional Económico (Escuela de Graduados) Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Profesora de la Academia Diplomática del Perú y de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Asimismo ocupó los siguientes cargos:

- Directora adjunta para Asuntos Académicos. Instituto Peruano de Relaciones Internacionales (IPRI). Ministerio de RR.EE (1987 - 1990).
- Coordinadora e Investigadora. Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) (1984 - 1986).

Ha realizado los siguientes estudios:

- (M.A.) Master en Asuntos Internacionales (1988-89) Fletcher School of Law & Diplomacy Tufts University. Massachusetts.
- Programa de Inversión Extranjera (1989). Facultad de Derecho. Harvard University.
- Abogada y Bachiller en Derecho (1976 - 1981). Facultad de Derecho. Universidad Católica del Perú.

Ha seguido los siguientes cursos de Post-Grado:

- "Curso de Aguas Internacionales y Protección Ambiental" (1990). Academia de Derecho Internacional de La Haya, Holanda.
- Relaciones Internacionales y Democracia (1991). Academia Internacional Fundación Nauman). Sintra, Portugal.

Ha realizado los siguientes trabajos de investigación:

- Protección Ambiental y Medio Ambiente Marino (1993).
- Proyecto para un "Seminario de Derecho Ambiental" (PUCP. 1991).
- Percepciones de Seguridad en el contexto Interamericano (Flectcher 1989).
- Intercambio de Deuda por naturaleza (Flectcher 1988).
- El Perú y la Antártida (CEPEI 1985-88).

Ha realizado las siguientes publicaciones:

- **Regularización sobre el Medio Ambiente Antártico**, IEHM 1991.
- **Derecho Internacional Público: Materiales y Casos**, Lima: PUCP 1991.
- **Estudio de Derecho Internacional**, Lima IPRI 1990.
- **El Perú y la Cuestión Antártica**, Lima CEPEI 1986.
- Artículos y ensayos en temas internacionales en diarios y revistas.

Es miembro del:

- Colegio de Abogados de Lima.
- American Society of International Law (ASIL).
- International Studies Association (ISA).

Habla el idioma inglés.

Es peruana de nacimiento, casada y tiene 4 hijos.

La doctora Cubas viene colaborando con nosotros en nuestra Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos, que preside el Miembro de Número señor vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero, de manera que la interesante presentación que nos ha hecho esta noche no es sino un hito más que ella asienta en el Instituto y con el cual nos permite que nos congratulemos de contarla entre nosotros como un nuevo y distinguido Miembro de Número, la segunda dama que ocupa este tipo de asiento después que lo hizo la notable historiadora. Ella Dunbar Temple de Radicati.

Estimada Beatriz:

Te agregas a un hermoso conjunto humano en este Instituto que, realizando sus actividades intelectuales de servicio a la comunidad en el ámbito marítimo, y sin ningún propósito de lucro, prestigia a nuestra Marina de Guerra y al país, contribuyendo además, sin desmayos y desalientos a elevar a nuestro Perú no sólo al nivel de pronta recuperación que estamos seguros de alcanzar mucho antes de lo que mucha gente cree, sino a distinguirse como un país cuyas potencialidades parecen dormir todavía esperando las clarinadas que también desde este Instituto surgirán para que, por fin puesta nuestra nación de pie, ocupe en el concierto de las naciones, el lugar que los méritos de su historia le deparan.

Y a ustedes, señoras y señores, dondequiera que Uds. estén allí está el universo, la naturaleza, esa obra de Dios que por mandato divino e interés de nosotros mismos, debemos proteger y perfeccionar, jamás degradar.

*Presencia de la Marina en la defensa de Lima**

CONTRALMIRANTE
JORGE PARRA DEL RIEGO ENDARA

INTRODUCCION

La Marina ha tenido una decisiva influencia en el devenir histórico del país. Cuando el general San Martín proclamó la Independencia, una de sus primeras acciones fue crear la Marina de Guerra, y al adquirir una de sus primeras unidades, una corbeta de 18 cañones, expresó: "Esta adquisición consolida la base de las nacientes fuerzas marítimas del Estado, de cuya respetabilidad depende esencialmente la futura grandeza del país". Y al reglamentar los ascensos y señalar provisionalmente los sueldos dijo: "Mi gobierno está altamente empeñado en nuestra Fuerza Marítima; la noble emulación en que ha entrado la juventud peruana y el ardor con que se preparan a salir a la próxima campaña la oficialidad y tripulaciones de nuestros buques, prometen al país esperanzas que no serán vanas..." (sic).

No se imaginó San Martín que sus palabras serían proféticas y promisorias, pues desde ese entonces, las generaciones de marinos de todas las épocas han dado valiosos aportes que han tenido un peso gravitante en la vida republicana del Perú, no sólo en el medio eminentemente naval y marítimo, sino también, en acciones militares terrestres y en el medio civil como legisladores, diplomáticos, científicos, hidrógrafos, historiadores, escritores, maestros, etc.

Precisamente, este trabajo está dirigido a escudriñar el papel que desempeñaron los marinos en la defensa de Lima durante la Guerra del Pacífico.

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 16 de abril de 1993.

La guerra Perú-Boliviana contra Chile, con un amargo sabor a guano y salitre, demostró cómo los gobiernos de turno del Perú, manejaron con increíble frivolidad ese nuevo auge de riqueza que les proporcionaban con generosidad los yacimientos salitreros allende las fronteras del Sur. Ensoberbecidos por el dinero fácil, se fue produciendo una desproporción entre lo que el país producía y lo que consumía o importaba y así el equilibrio económico fue rompiéndose cada vez más, hasta el punto en que el guano y el salitre -responsable del litigio- no fueron suficientes para mantener las arcas fiscales en condiciones de atender las más premiosas necesidades. Y la guerra sorprendió al Perú prácticamente inerme y sin los medios materiales indispensables ni la preparación moral y física que la situación demandaba.

En cambio Chile fue preparándose antelada y debidamente para respaldar sus pretensiones de participar de las riquezas que su suelo le negaba.

Declarada la guerra, gobernaba el Perú el general Mariano Ignacio Prado, el que desde el inicio de las operaciones se proclamó Director Supremo de la Guerra y como tal, estableció su cuartel general en el puerto de Arica.

Desde allí fue testigo de las portentosas hazañas de Grau hasta el fin de la campaña naval, la toma de Pisagua, la batalla de San Francisco, del Alto de la Alianza, del chispazo victorioso y heroico de Tarapacá y finalmente del quebrantamiento del Ejército profesional peruano; y ante tal cúmulo de acciones que originaron duras críticas principalmente por su inamovilidad en ese puerto, resuelve regresar a Lima a retomar la Presidencia; pero no por mucho tiempo, pues toma la resolución de marchar a EE.UU. y Europa, con el fin -declara- de acelerar con su presencia y con su acción, la remisión de armamentos y la adquisición de buques de guerra. En una breve proclama, dirigida a la Nación y al Ejército, Prado habló de los "grandes intereses de la Patria" que exigían su partida. "Muy grandes y muy poderosas son en efecto -proseguía diciendo- los motivos que me inducen a tomar esta resolución. Respetadla, que algún derecho tiene para exigirlo así, el hombre que como yo, sirve al país con buena voluntad y completa abnegación...". Y sumando acción a la palabra dejó la Presidencia en manos del general La Puerta, el Vice-Presidente, quien a la sazón salía de una grave enfermedad y además, el peso de sus años hacía más penosa la responsabilidad de conducir un país en guerra, desmoralizado y económicamente arruinado.

En estas circunstancias surge un hombre con antecedentes de conspirador y revolucionario; es Nicolás de Piérola, con gran arraigo

popular, facilidad de palabra y ademanes efectistas. La voz en el pueblo era: "Viva Piérola" y él a la cabeza de su batallón "Guardia Peruana" se apodera de Palacio de Gobierno.

Desde uno de los balcones de Palacio en la calle Desamparados se dirige al pueblo y expresa: "No soy sino el medio por el cual el País manifiesta su deseo que es de vengar la honra de la República. No tenemos elementos marítimos ni terrestres, pero tenemos todo, porque tenemos la ambición santa que guía el patriotismo de los peruanos en su único deseo. El país me lo ha dado todo, otorgándome también el derecho de exigirlo todo del pueblo..." (sic).

Y con estas palabras que retratan su verdadera personalidad, Piérola, el caudillo se proclama "Jefe Supremo de la República".

Y desde ese momento, bajo la conducción de este hombre, el destino del Perú en esta etapa de su vida republicana marcará una decisiva influencia en el desarrollo de la guerra y por ende en la vida y en la muerte de miles de peruanos y entre ellos de cientos de marinos que lejos de su elemento marítimo cayeron en las trincheras y reductos de Armendáriz, construidas para la defensa de Lima, última etapa para las triunfantes fuerzas invasoras...

Con la inmolación de Grau, en el combate naval de Angamos, se marcó el inicio de una nueva fase de las operaciones ofensivas por parte de Chile y quedó al desnudo, en el lado peruano, un impresionante cuadro de debilidades, frustraciones y principalmente la ausencia de un verdadero comando profesional y eficiente.

El Ejército de Línea con los mejores oficiales que disponía en ese momento, se encontraba en el sur desde el inicio de las operaciones. Con la pérdida del dominio del mar, este ejército que ya había combatido en varias batallas, se encontraba desmembrado y desmoralizado, prácticamente se hallaba aislado, sin posibilidades de rehacerse por falta de abastecimientos y recursos indispensables, cuya fuente principal era la capital.

En cambio Chile, paso a paso con asombrosa prolijidad planeó sus operaciones de acuerdo con sus objetivos con la debida antelación, con gran profesionalismo, ultimando los más mínimos detalles; pondremos como ejemplo cómo proveyeron a sus tropas que tenían que actuar en los desiertos del sur, con un mínimo indispensable de consumo de agua por hombre y por acémila. El transporte "Santa Lucía" fue convertido exclusivamente en máquina destiladora de agua que acompañaba a las fuerzas

de desembarco; el vapor "Toro" estaba destinado como cisterna con una flotilla de lanchas para tal fin y además se prepararon resacadoras de agua portátiles y bombas para habilitar pozos y grandes odres servían de estanques para el uso de la tropa.

En Santiago y Valparaíso, se montó una verdadera industria para la guerra; se fabricaban en cantidades apreciables, ropa, uniformes, zapatos y todos los artículos necesarios para el futuro soldado.

En resumen, el ejército de operaciones chileno marchaba con un apoyo logístico, que a pesar de su pobreza, no tenía que envidiar a ningún ejército moderno de esa época.

El soldado peruano, en cambio, carecía de este apoyo, su vestuario era de loneta y llevaba un capote de paño burdo y una manta o frazada, la dotación de calzado era muy deficiente, generalmente reemplazado por ojotas; muy pocos tenían cananas o cartucheras para la munición, la que guardaban entre pliegues de la frazada; su armamento de variados modelos hacía que la munición se confundiera con lamentable frecuencia.

Y así, las fuerzas invasoras con todos los elementos listos para entrar en acción, sin el peligro de la presencia del monitor "Huáscar", se aprestaron para la siguiente fase de sus operaciones tomando la iniciativa en la apertura de sus frentes.

"En semejantes condiciones, a Chile le convenía preparar una expedición que tuviera por objetivo la Capital, a fin de poner término al conflicto. Se pensó en Arequipa pero se abandonó la idea, porque mayores ventajas ofrecía la campaña sobre Lima. Desde el 7 de junio, fecha de la toma de Arica, hasta diciembre del mismo año, los chilenos tuvieron tiempo para elaborar sus planes y disponerlo todo a fin de apoderarse de la Capital.

Trazaron muchos planes pero al fin prevaleció la idea de desembarcar al sur de Lima, de donde las tropas habrían de dirigirse por tierra a la Capital" [1].

El Ministro chileno Vergara, al no poder hablar personalmente con el general Baquedano a quien guardaba una secreta inquina, le mandó una nota escrita dándole instrucciones para el embarque de las tropas; en uno de sus párrafos le dice: "La operación que va a emprender la Primera División del Ejército expedicionario colocará a esta fuerza a

1. Vargas Ugarte, Rubén. **La Guerra con Chile - La Campaña de Tacna y de Lima.** (Documentos inéditos).

pocas jornadas del grueso del ejército enemigo y de la capital peruana, centro de sus recursos militares y de su resistencia. Mientras el resto del ejército se alista para acudir a reunirse a la Primera División y asumir una enérgica ofensiva, parece, aconsejado por la prudencia y el interés de nuestras armas que se refuerzen a aquella con algunos de los elementos que V.S. dispone desde luego, a fin de habilitarla a mantenerse con ventaja en las posiciones que está destinada a ocupar".

Disciplinado y perfectamente preparado el ejército invasor, se le dividió en tres grandes divisiones de las tres armas formadas cada uno de dos brigadas; la primera División al mando del general José Antonio Villagrán (reemplazado posteriormente por el capitán de navío Lynch), la segunda al mando del general Emilio Sotomayor y la tercera al del coronel Pedro Lagos. El Comando del Ejército en campaña continuó a cargo del general Baquedano, como Jefe de Estado Mayor el general Marcos Maturana y como Ministro de Guerra el señor Francisco Vergara.

Cuando Piérola se convenció que Lima era el objetivo principal de los chilenos para rendir al Perú y que este objetivo lo pretendían con fuerzas que provendrían del sur, activó sus planes de defensa formando dos líneas atrincheradas al sur de la capital. La primera denominada de San Juan, que debía ser la que contuviera en primera instancia al ejército invasor, se extendía desde las faldas del Morro Solar, pasando por las colinas de San Juan hasta Monterrico Chico en las pampas del Cascajal, con una extensión de aproximadamente catorce kilómetros donde se aprovechaban muchas dunas y pequeños cerros a manera de defensa natural.

La segunda línea con una extensión aproximada de doce kilómetros comenzando cerca al mar por la quebrada de Armendáriz, pasando por Miraflores iba a concluir más allá de la hacienda Vásquez en el valle de Ate.

El primer convoy con las fuerzas expedicionarias chilenas partió el 14 de noviembre a las tres de la tarde. Iba protegido por el "Cochrane" y llevaba a su bordo a 35 jefes, 292 oficiales y 8,090 soldados. Sumando el personal de servicios, el gran total arrojaba la cifra de 8,864 hombres con 19 cañones y 1,439 animales. El vapor "Limarí" cargado hasta las bordas, llevaba víveres frescos para dos días; y la fragata "Norfolk" convertida en despensa, cargaba alimentos secos y animales en pie para mantener a la tropa durante 15 días. Navegando como por un mar propio puesto que la fuerza naval peruana estaba reducida a la corbeta "Unión", bloqueada en el Callao, el convoy llegó a la caleta de Paracas el 19 de noviembre en la mañana.

En lo referente a la parte peruana, el coronel Cáceres es muy explícito y concreto al exponer la situación, dice; "Se trataba pues nada menos que un verdadero cambio de frente en la defensa y el desconcierto que reinaba con tal motivo en el Mando Supremo era realmente desconsolador. En tales circunstancias el Dictador, expidió un Decreto refundiendo los dos ejércitos del Norte y del Centro en uno solo llamado Ejército de Línea (que de tal sólo tenía el nombre) y que constaría de cuatro cuerpos de Ejército".

"Si en vez de esperar inerte y pasivamente el ataque enemigo, hubiera habido un poco de iniciativa y más conciencia de responsabilidad en nuestro Supremo Mando, seguramente se habría evitado tanta desgracia".

Decretada la nueva organización de las tropas, se formaron los cuatro cuerpos de ejército nombrándose para mandarlos a los coroneles Miguel Iglesias, Belisario Suárez, Justo Pastor Dávila y Andrés Avelino Cáceres, respectivamente.

Esto en lo que se refiere al Ejército de Línea. El Ejército de Reserva se organizó de la siguiente manera: se dividió en dos cuerpos, uno llamado Ejército de Infantería y el otro División Volante compuesta de una División de Infantería, una Brigada de Caballería, un Batallón de Zapadores y tres secciones de Artillería. El mando de esta importante División se dio al prefecto del Departamento don Juan Peña, que no tenía la instrucción ni dotes militares. El mando en jefe de todo el Ejército de Reserva recayó en el nuevo coronel Juan Martín Echenique. Este jefe que de simple capitán pasó sin más mérito que el de ser compañero de revoluciones de Piérola a ocupar aquel importantísimo cargo.

A partir del día 6 de enero, las fuerzas invasoras acantonadas en el valle de Lurín comenzaron a efectuar reconocimientos en las diversas zonas de interés en su intento de avanzar hacia Lima. El propio general Baquedano con su Estado Mayor y Jefes de División se acercaron audazmente para reconocer el terreno y determinar el alcance de los cañones peruanos contra sus cañones Armstrong y Krupp.

El día 11, el ejército chileno comienza a movilizarse dirigiendo sus efectivos hacia la pampa de San Juan donde se encontraba la línea defensiva peruana, la cual a sugerencias del coronel Andrés Avelino Cáceres había sido modificada a regañadientes por el Dictador.

Cáceres explica cómo quedo constituida finalmente esta línea defensiva, dice: "En mejor forma que la anterior, pero sumamente débil en

todas partes, tanto por lo reducido de los efectivos en relación con el desarrollo de la línea (16,00 hombres más o menos sobre unos 14 kilométros de frente), cuanto por su mala organización y más que todo por el sistema adoptado: el desparramado de cordón inusual y desacreditado desde hacía más de medio siglo" (sic).

A las 4 y 30 de la mañana del día 13 de enero, aprovechando la densa neblina y la falta de vigías de avanzada de los peruanos, la infantería chilena irrumpe sobre el centro y el flanco izquierdo logrando romper la línea bajo una seria resistencia después de la inicial sorpresa y luego con refuerzos concentrados sobre el mismo punto e intenso fuego de artillería, se produce la caída total de la línea dando término a esta fase de la batalla. El coronel Iglesias que defiende heroicamente el Morro Solar, es cercado por fuerzas superiores en número, se repliega a Chorrillos donde cae prisionero junto con un puñado de tercos defensores; Piérola se retira a Miraflores y los chilenos se hacen dueños de Chorrillos donde inician un saqueo y destrucción no respetando ninguna bandera. Chile había conseguido su primera victoria en el camino hacia la capital del Perú.

Cáceres reuniendo los pocos batallones que quedaban del ejército de línea se replegó hacia Miraflores para prepararse conjuntamente con el Ejército de Reserva para ocupar la línea defensiva de Miraflores.

Como ya dijimos, en la línea de defensa de Miraflores con una extensión de 12 kilómetros se construyeron 10 bastiones a los que consideramos erróneo llamarles "Reductos". Construidos sin mucha solidez dejaban entre sí intervalos bastante peligrosos de una longitud variable entre 600 y 1000 metros, hechos de tierra apisonada, tenían forma de luneta de lados rectilíneos o corchetes, carentes de parapeto en su retaguardia.

Hay muchas opiniones respecto a esta línea defensiva que Piérola puso mucho empeño en construir, la mayoría de ellas son contrarias con duras críticas al Dictador, pero cabría pensar que alrededor de él hubo generales y coroneles los cuales, salvo Cáceres, aceptaron la imposición de un civil quien ajeno a las técnicas militares defensivas de aquella época impuso sus ideas sin mayores resistencias.

A continuación resumimos algunos conceptos vertidos por historiadores y jefes militares.

Jorge Basadre: En realidad comprueba patéticamente la enorme amplitud de la Línea, la insuficiencia de los efectivos y la situación del armamento.

General Pedro Silva, Jefe de Estado Mayor: Fatalmente tuvo que ser prolongada y un tanto débil por esta causa.

Vicuña Mackenna: La línea de defensa de los peruanos se extendía más de 11 kilómetros desde el mar hasta Vásquez. Pero ciertamente no se podía esperar que los generales chilenos siguiendo el descabellado plan de Piérola desparramasen como él, sus fuerzas en una línea tan larga.

Coronel José R. Pizarro, Sub Jefe de Estado Mayor, año 1910: La inutilidad absoluta de los enormes relieves de las obras y la ineficacia de los fosos anchos y profundos, ha quedado demostrada de un modo palmario por el simple hecho de no haber intentado siquiera el enemigo atacar las obras de frente, limitando su acción a un simple avance en la dirección de los intervalos desprovistos de todo medio de defensa.

General José Rufino Echenique: Nuestra posición la encuentro perfecta e invencible si atacan de frente.

Carlos Dellepiane: Este plan no obedecía a ningún sistema y consistía simplemente en ocupar una línea de terreno más o menos reforzada por algunos trabajos cuya disposición caprichosa se apartaba de los preceptos técnicos.

Para la organización de la defensa en esta línea, Piérola ordena cómo debe ser su disposición: Que las tropas de reserva estuvieran exclusivamente a cargo de los Reductos. Como ya sabemos, estas tropas de reciente creación, estaban compuestas en su totalidad de ciudadanos ajenos absolutamente al servicio y experiencia con armas. Estas tropas improvisadas a pesar del entusiasmo y abnegación admirables que poseían, carecían de todas las características que distinguen a un soldado entrenado y con espíritu militar, pero esta notoria deficiencia estaba compensada por la resolución con que todos esos hombres se hallaban animados pero que indudablemente en un momento dado no eran suficientes sobre si tenían que enfrentarse a tropas tan duramente fogueadas, con un bagaje de acciones triunfalistas que habían encallecido todo sentimiento que no fuera arrollar a sangre y fuego al enemigo.

Las tropas de Línea debían ocupar y defender exclusivamente los intervalos. Cabe hacer notar uno de los errores del Dictador y aceptado por sus asesores militares: que la Reserva actuara en forma independiente a cargo de sus jefes y de igual forma las tropas de Línea, es decir que no había un elemento coordinador de comando para que en un momento dado dispusiera las acciones convenientes para dar apoyo cuando la situación así lo exigiese.

Es interesante cómo describe la disposición de estos dos ejércitos el teniente coronel Abel Carrera Naranjo en una conferencia titulada: **Batalla de Miraflores, castigo al desbarajuste** y reproducida en la **Revista Militar del Perú**, año 1966, en la que uno de sus párrafos dice: "No obstante carecer de conocimientos militares, Piérola dispone hasta en sus menores detalles la organización y conducción de la defensa en la que comete graves errores: Por disposición terminante del Dictador, los batallones del Ejército de Reserva no tenían otra misión que defender los Reductos a órdenes de sus propios jefes, siéndoles prohibido obedecer en absoluto a los jefes del Ejército de Línea. Como agua y aceite estos dos ejércitos estaban obligados a permanecer desunidos en momentos en que la cooperación táctica y la misma camaradería de combate eran más necesarias que nunca y exigían como requisito sine qua non un perfecto ensamblaje espiritual y material.

El Ejército de Línea y el Ejército de Reserva constituían realmente las dos piezas sueltas de una bisagra, desarticuladas al arrancársele el indispensable y sólido pasador que las une. Este pasador, esta varilla de duro acero lo constituía el Comando, inexistente en la Batalla de Miraflores".

El día 13 de enero, el Ejército de Reserva ya se encontraba en gran parte cubriendo sus zonas de responsabilidad. 19 batallones incluyendo los 11 que se situaron fuera de la línea hasta Encalada pasando por Vásquez, provistos de una indumentaria militar muy abreviada y armados con fusil de guerra Remington.

Cerca del medio día las dispersas tropas del Ejército de Línea remanentes de la batalla de San Juan fueron agrupándose y distribuyéndose en los intervalos divididos en tres grupos conjuntamente con batallones de tropas provenientes del interior. El primer grupo comandado por el coronel Andrés Avelino Cáceres, a cargo de los intervalos correspondientes a los reductos 1, 2 y 3; el segundo por el coronel Belisario Suárez a cargo de los intervalos del centro y el tercero por el coronel Justo Pastor Dávila, a la altura de Chacarilla y Salamanca.

Y, en este momento también, provenientes del Callao intervienen dos batallones y una compañía, cuyas acciones iluminarán la historia con luz propia, porque pudieron en un momento dado cambiar el curso de la guerra, pese a que la mayoría de los historiadores no les dieron su verdadero sitial. Estos son: el batallón Guarnición de Marina, el batallón Guardia Chalaca y la compañía de Celadores del Callao.

Hay dos versiones sobre la intervención de estos batallones en Miraflores; según Ruben Vargas Ugarte en su **Historia General de la**

Guerra del Pacífico, p.74, dice: "Piérola hizo que vinieran del Callao los Batallones Guarnición de Marina, Guardia Chalaca y la Columna Celadores del Callao".

Por otro lado el capitán de corbeta Jose Carlos Cosio, gran estudioso de nuestra historia naval, en su trabajo sobre los citados batallones dice: "Después de la derrota de Chorrillos y ante el peligro que se cernía sobre Lima, cada vez más grave, el Comandante de Armas del Callao y Prefecto de la Provincia, Capitán de Navío Luis Germán Astete, con el patriotismo y vehemencia que lo caracterizaba había preparado en el Callao la defensa del Puerto ante el bloqueo chileno y para acrecentar la defensa de Lima en peligro inminente decidió enviar dos Batallones de Marina y una Compañía de Gendarmes.

"El Capitán de Navío Luis Germán Astete es una de las figuras más notables de la generación del 79. En forma muy apretada recordaremos que fue el vencedor del Combate de Pacocha contra la Escuadra Británica del Pacífico y, como miembro del Parlamento es reconocido por su inteligente y oportuna actuación. Como maestro y educador, dejó inolvidables enseñanzas a través de libros y manuscritos.

Fue el puño poderoso que mantuvo a la escuadra bloqueadora del Callao en una humillante inactividad durante cinco meses.

Ocupada Lima, se inicia la heroica gesta de la Breña. Astete se sintió identificado con el Ejército de Cáceres y parte hacia la Sierra donde comanda la 4ta. División del Ejército del Centro y como tal en las frías serranías de Huamachuco, lejos de sus lares marinos muere dando cara al enemigo".

El batallón Guarnición de Marina fue creado por Decreto Supremo del 10 de enero de 1880, refrendado por el Jefe Supremo de la República; en sus considerandos indica sobre lo inconveniente de los frecuentes cambios de la tropa embarcada y las ventajas que reportaría dotarlas con guarniciones homogéneas y compuestas de individuos aparentes para el servicio de a bordo y habituados al clima de la costa.

Su objeto: proveer a los buques de la Escuadra de guarniciones útiles e instruidas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco, así como también prestar servicio en todas las dependencias del ramo, debía tener como primer jefe a un capitán de navío. Por Resolución Suprema del 17 de enero 1880 nombran como su primer jefe al capitán de navío Juan Fanning García, quien como todos los comandos de esta época, tiene que hacer esfuerzos inauditos para mantener un batallón eficiente y bien dotado, pues era



Capitán de Navío Juan Fanning

común en aquellos tiempos la falta de equipos y lo precario del amunicionamiento además del contínuo destaque de oficiales que dificultaban los entrenamientos. Pocos días antes de Miraflores fueron completados sus efectivos con 50 hombres que venían de Chile en condición de prisioneros canjeados.

El capitán de navío Juan Fanning García cuya vocación por el mar lo llevó muy joven a la Escuela Naval Militar, de donde salió con el grado de 3er. piloto y como tal tuvo su primer comando de buque, cuando se recibe de guardiamarina y mientras servía en la corbeta de guerra "Limeña", decide ingresar al ejército con la clase de subteniente de Infantería. Vuelve a la Armada con el grado de alférez de fragata y desde entonces sigue su carrera sirviendo en diversos buques de la Escuadra y en capitanías de puerto y forma parte de la Comisión de Oficiales de Marina que exploró el río Amazonas y sus afluentes.

Cuando asciende a capitán de navío e iniciada la guerra con España ejerció el cargo de Mayor de Ordenes de la Escuadra Aliada. En 1879 al declararse la guerra con Chile, se embarca con destino a Arica en donde trabajó activamente como jefe de Estado Mayor de las Fuerzas de la Plaza que el 7 de junio inmortalizara el coronel Bolognesi. El 31 de diciembre se le da el cargo de Jefe de la Batería de Santa Rosa en el Callao y luego Comandante del batallón Guarnición de Marina.

El batallón Guardia Chalaca estaba formado con el personal de matriculados del puerto; lancheros, pescadores, muellanos, personal de la Aduana, bomberos, etc. El mando de esta fuerza fue confiado al capitán de fragata Carlos Arrieta y la Compañía de Celadores al mando del teniente coronel Benigno Zevallos.

Estas fuerzas marcharon a Lima para ponerse a órdenes del coronel Cáceres, quien las situó entre los Reductos 1 y 2 por la quebrada de Armendáriz al pie del mar.

El capitán de fragata Carlos Arrieta tuvo su primer cargo en el batallón Constitución de la Guardia Nacional como teniente, posteriormente en 1857 pasó a Marina con el grado de alférez de fragata y lo destinan al bergantín "Almirante Guise" y a partir de esa fecha como oficial de Marina en sus grados posteriores se embarca en el "Loa", donde realiza la campaña contra las costas del Ecuador y posteriormente sirve en las unidades de guerra "Victoria", "Chacabuco" y transporte "Pachitea". Al ascender a capitán de corbeta ejerce el cargo de capitán de puerto. Al iniciarse la guerra con Chile ya es capitán de fragata, jefe de las Baterías del Callao y posteriormente lo nombran para que organice las fuerzas que

compondrían el batallón Guardia Chalaca que comandó hasta el día de su muerte en el combate de Miraflores.

El 14 de enero el general Baquedano y su Estado Mayor hicieron una apreciación de la situación y determinaron que después de la derrota de las tropas peruanas en Chorrillos ya tenía el camino abierto para tomar la capital.

Bajo estas consideraciones envió un parlamentario a proponer la paz al Jefe de Estado Peruano. El designado para esta delicada misión fue el coronel Iglesias caído prisionero un día anterior acompañado de un oficial chileno. Piérola recibe solo al coronel Iglesias, quien le trasmite las condiciones que impone el vencedor; una capitulación, bajo la base, según se dijo, de que se entregara las posiciones miraflorinas así como también la entrega incondicional de los fuertes y buques surtos en el Callao. Piérola rechaza airado estas condiciones que esperaba no fueran tan duras.

Interviene entonces el Cuerpo Diplomático representado por los Embajadores de Gran Bretaña, Francia y El Salvador, este último país en calidad de decano del Cuerpo Diplomático en Lima. Debido a esta gestión es que se llega al llamado "Armisticio de Miraflores", que señalaba que los fuegos no se abrirían por ningún beligerante hasta la media noche del día 15. Este acuerdo presentaba varias fallas: no se habían fijado las líneas demarcatorias que no debían ser sobrepasadas por uno y otro adversario; no se designó árbitros neutrales para su control y lo más grave es que en ningun momento llegó a conocimiento del general Baquedano la aceptación del armisticio por el Gobierno Peruano; tampoco hubo entrevista directa peruano-chilena; así pues, esto no fue más que una simple tregua.

A las 2:30 de la tarde del día 15 de enero, durante la tregua, al efectuar el general Baquedano un reconocimiento del frente enemigo y muy cerca del él, se produjeron los primeros disparos que unos dicen partieron del lado peruano y otros del invasor.

Ya sea uno u otro lado quien inició el primer disparo lo cierto es que se entabló el combate. Aproximadamente 18,000 hombres fogueados y curtidos por los combates que venían arrastrando desde el sur, por el lado de Chile, contra 16,000 hombres desperdigados a lo largo de doce extensos y sinuosos kilómetros con un 70% de tropas bisoñas que jamás habían tomado un fusil para un combate real.

Los historiadores tanto peruanos como chilenos y los pocos jefes militares que se ocuparon de analizar la batalla de Miraflores no coinciden en gran parte sobre las acciones que se fueron desarrollando, quizá

por la poca información fidedigna unos y dejándose llevar por sentimientos emotivos otros; es indudable que faltan versiones oficiales y según parece que habiendo asumido toda la dirección de la defensa el Jefe Supremo Nicolás de Piérola, sus subordinados inmediatos se inhibieron de emitir cualquier informe o parte correspondiente de carácter oficial.

Basándose en las fuentes de información existentes y conjugando opiniones de la secuencia de las operaciones en la batalla de Miraflores se deducen las siguientes acciones:

- Que el general Baquedano durante la tregua pactada, dispuso su ejército en línea de batalla listo para entrar en acción.
- Que al efectuar un reconocimiento muy cerca de las líneas peruanas rodeado de su Estado Mayor, se interpretó como un acto de provocación que originó reacciones en el lado contrario, efectuándose una descarga de fusilería dando inicio a la apertura de fuegos por ambas bandas.
- Empeñado el combate, los chilenos no desparramaron sus tropas para atacar toda la línea, como mal supuso Piérola; antes bien concentraron sus esfuerzos sobre los tres primeros Reductos, quedando por lo tanto los Reductos de la izquierda así como los demás batallones de Reserva sin tomar parte en el combate.
- En el intervalo comprendido entre los Reductos 1 y 2 se encontraba parte de las tropas de línea remanentes de San Juan y como fuerza de apoyo el batallón Guarnición de Marina al mando del capitán de navío Juan Fanning.
- Entre los Reductos 3 y 4 conjuntamente con tropas de línea y otras venidas del interior se encontraba el batallón Guardia Chalaca al mando del capitán de fragata Carlos Arrieta y la Compañía Celadores del Callao.
- La gruesa división chilena al mando del coronel Lagos fue la primera en lanzarse al ataque en dirección de los Reductos 1 y 2, siendo apoyados por la artillería de su escuadra, la que no produjo mayores daños y las tropas chilenas fueron rechazadas vigorosamente por las tropas tras los Reductos, obligando al enemigo a retirarse con numerosas bajas, tal como lo corrobora Vicuña Mackenna.
- Las tropas de Lagos se rehicieron y con el apoyo de la División Lynch iniciaron nuevamente el combate.
- En tales circunstancias Cáceres ordenó al batallón Guarnición de Marina entrar en combate, el cual a la cabeza de su jefe se lanzó al ataque conjuntamente con el batallón Jauja.

- La acción conjunta de estos dos batallones fue de tal ímpetu que abatió a la División del coronel Barceló, replegándose hasta Chorrillos y arrastrando consigo al Aconcagua. Vinieron en auxilio de los chilenos los regimientos Valparaíso y Zapadores, los cuales también tuvieron que retroceder ante el empuje de los peruanos.
- Suárez ordena entrar en acción a Guardia Chalaca y Celadores.
- La intervención de los batallones chalacos fue decisiva en esta fase de la batalla, favorable totalmente para el Perú. Fatalmente no se aprovechó el uso del resto de las Divisiones para apoyar a las ya exhaustas fuerzas de Marina.
- A partir de este momento en que Guarnición de Marina, Guardia Chalaca y Jauja penetran como una cuña entre las tropas de Lagos y Lynch, los historiadores y jefes militares se dispersan en su análisis, pero al final coinciden que fue el inicio de lo que pudo ser una rotunda victoria peruana, y que no hubo un comando que unificara las fuerzas para darle el apoyo que necesitaba esta valerosa pero pequeña fuerza.
- No habiendo encontrado las suficientes coincidencias en el resultado de cómo terminaron estas fuerzas peruanas mientras combatían con una angustiosa espera de refuerzos, damos un extracto de la forma cómo vieron el curso de estos aciagos acontecimientos historiadores y testigos a fuer de ser repetitivos en algunos casos:

Coronel J. Manuel Pereira, Jefe de una División del Centro a órdenes del coronel Suárez:

"Los batallones de Marina y Guardia Chalaca cargaron con tal ímpetu que el enemigo no pudo resistirlo y cedió el campo replegándose en dispersión atolondrada. Mientras eso sucedía, situación feliz, de rápido, genial aprovechamiento en la batalla, en el resto de nuestra línea no se daba una orden, no se tomaba una sola disposición y exceptuando una violenta carga del comandante José Barreda con su caballería, nada se movió desde el Reducto número 4 hacia nuestra izquierda".

Coronel José R. Pizarro, Sub Jefe de Estado Mayor General, año 1910:

"Los batallones peruanos Marina y Jauja entraron inmediatamente en acción atacando con denuedo a las tropas chilenas pertenecientes a los Regimientos Santiago y Concepción y los batallones Valdivia y Caupolicán; pero muy pronto el entusiasmo de los marinos peruanos se extinguió ante las órdenes reiteradas de cesar los fuegos provenientes del

Estado Mayor de nuestro ejército. Sin embargo, en medio de las vacilaciones que produjeron en nuestras filas tan inconsultas órdenes, nuestras tropas vueltas del estupor que les causara la incomprensible actitud de nuestro Comando Superior, volvieron a romper los fuegos y las tropas chilenas que habían aprovechado nuestra momentánea inacción para ejecutar un movimiento de avance, tuvieron que retroceder precipitadamente, yendo a situarse detrás de los tapiales.

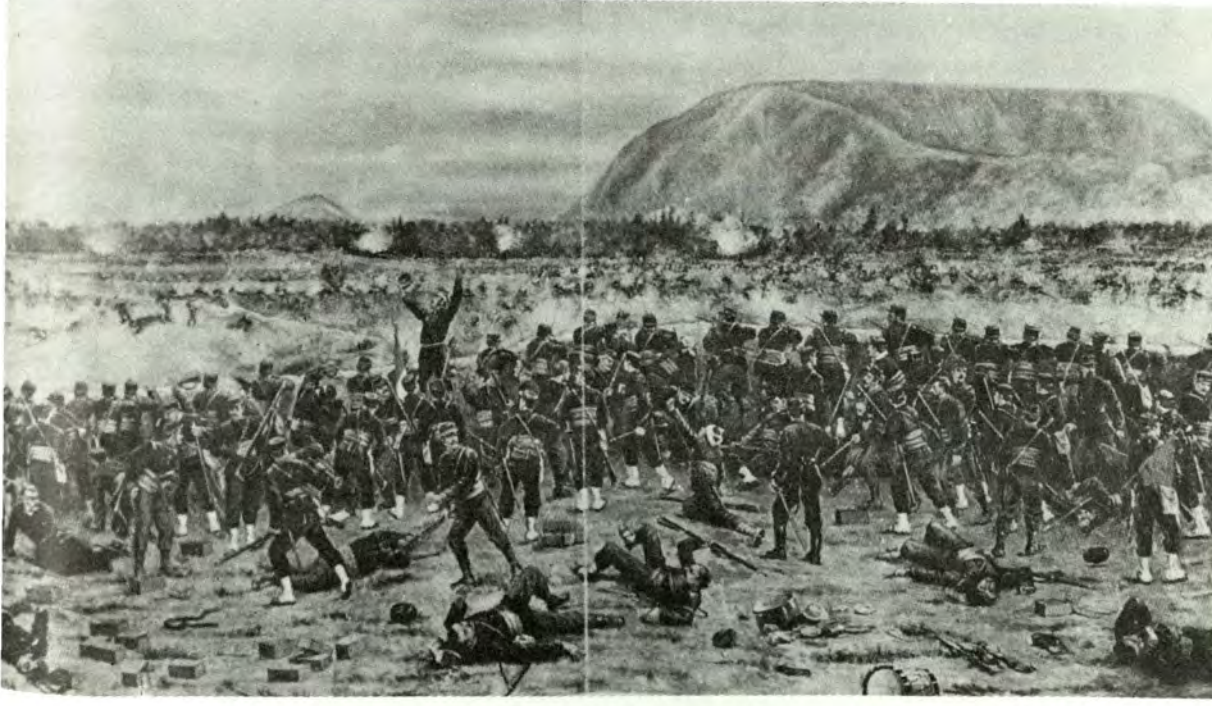
Como consecuencia los soldados del coronel Cáceres, debilitados por tres horas de cruenta lucha y desalentados por el abandono en que se les dejaba, no podían prolongar esa resistencia desesperada. Eran las 4:30 p.m. y la batalla iba a hacer crisis cuando el grito de la victoria estallaba en nuestras filas; pero demasiado débiles para emprender un movimiento ofensivo. Tuvo Cáceres que resignarse a ordenar que sus tropas resistieran en sus posiciones el ataque decisivo".

Rubén Vargas Ugarte:

"Cáceres aguardó la ocasión oportuna para acentuar su dominio y cuando los batallones de Lagos y la extrema izquierda de la Brigada de Barceló abandonaron sus defensas, ordenó a los batallones Guarnición de Marina y Jauja acometieran con ímpetu al enemigo; le hicieron volver caras y persiguieron por largo trecho, pero como sus efectivos eran escasos hubo de cesar la acometida. Habiendo recibido refuerzos, Lagos volvió a intentar el avance sobre nuestra línea y de esta circunstancia se aprovechó Cáceres para emprender un contraataque más enérgico y poderoso dejando a su izquierda a los batallones Concepción, Libertad y Paucarpata, los cuales habían de envolver al enemigo introduciéndose por un claro. Suárez que advirtió el movimiento lo secundó atacando a los que se hallaban a su frente y el general Silva que llegó en esos momentos, hizo que el Unión entrara en la línea de fuego entre Cáceres y Suárez; tuvo pleno éxito porque los batallones de Lagos comenzaron a retroceder. Fue muy lamentable que este parcial triunfo de Cáceres y Suárez no fuese secundado por otros cuerpos de ejército. Los cuerpos de Reserva y los de la izquierda de nuestra línea fueron meros espectadores del combate".

Manuel I. Vegas, capitán de fragata, historiador:

"Entonces se vio algo imponente. Pocos minutos después de las tres horas de la tarde, montó a caballo el viejo Fanning cuando ya la batalla estaba comenzada, se puso al frente, mandó colocar bayonetas, apoyado en las espuelas para ser visto por todo su batallón, irguió el robusto cuerpo el bravo anciano levantando en la diestra su desnuda espada y



Batalla de Miraflores (oleo de Lepiani)

ordenó el ataque contra la División Barceló que tenían por delante. El choque fue tremendo, los blancos uniformes de marina se confundieron con los grises chilenos haciéndolos retroceder junto con el Aconcagua. Apoyaron al Guarnición de Marina los batallones Guardia Chalaca y el 6to. de Reserva.

Acaso la batalla dependió del resultado de ese choque gigantesco y único. Acudir en apoyo de nuestros Batallones quizás hubiese cambiado el curso de la lucha. No se hizo".

En el **Boletín de Guerra y Marina** del año 1910 aparece una versión brasilera sobre la Batalla de Miraflores traducida de la Liga Marítima Brasilera y escrita por el señor Arthur Díaz.

De esta versión extraemos los siguientes párrafos que vienen a aumentar un concepto más en esta gama de opiniones:

"En este momento los peruanos rompieron el fuego contra la División Lagos que se encontraba frente a Miraflores y ésta, en respuesta, hizó que sus batallones efectuaran un movimiento a vanguardia para envolver la línea peruana".

"Los batallones peruanos Marina y Jauja entraron en acción con denuedo atacando los regimientos Santiago, Concepción, Valdivia y Caupolicán; pero durante el encuentro recibieron la inexplicable orden del Estado Mayor peruano; ¡Cesar el fuego! se está discutiendo un armisticio".

"En otro párrafo expresa: "Media hora después, los chilenos reforzados con los Regimientos Buin, Esmeralda y Chillán con unos 3,000 hombres y 16 cañones operaban un movimiento decisivo y tremendo; la defensa estaba dilacerada y exhausta; el glorioso Batallón de Marina poseído de una sagrada locura, hízose despedazar gloriosamente contra la mole de las columnas chilenas que avanzaban desalojando a los defensores de la patria peruana".

Y continúa: "Así concluyó tan memorable página de la historia de la guerra, los errores del Estado Mayor peruano contrastando con la óptima organización de su adversario explican exactamente el resultado de la batalla".

Y termina diciendo: "Pero hay una causa mayor, originaria, la predominante y que de hecho fue origen de todos los sucesos de aquella campaña; ya lo hemos dicho muchas veces; fue la debilidad naval del

Perú. Bastante demostrado está que el país derrotado en el mar, lo está irremisiblemente también en tierra. ¡Tremenda lección para los gobiernos que retardan o descuidan el poder naval de su patria!"

El historiador chileno Vicuña Mackenna al referirse al tema de Miraflores dice con mucha precisión:

"Sin embargo, la gruesa división chilena, mandada por el valeroso Coronel Lagos, que fue la primera a lanzarse al ataque, había sido ya rechazada una primera vez, a las 4, con numerosas bajas; y luego una segunda vez, un poco más tarde, en unión a la división Lynch que había acudido en su ayuda. Y si en aquellos momentos, durante la larga hora transcurrida entre las 4 y las 5, los batallones peruanos de refresco, que estaban inactivos en las posiciones del centro y de la izquierda hubiesen emprendido un movimiento ofensivo cualquiera contra ellas, es indudable que, completada la desorganización de aquellas dos divisiones, y envuelta en ella también la división de reserva que guardaba los flancos, la derrota del ejército chileno hubiera sido inevitable, completa".

En sus **Memorias de la Guerra con Chile** el coronel Andrés Avelino Cáceres hace una narración de los hechos, no con la exactitud de un informe o parte de guerra; son simplemente memorias y como tales no tienen el detalle acucioso de los acontecimientos.

Al referirse a la batalla de Miraflores es sumamente parco en sus descripciones. Al indicar la composición del primer cuerpo de ejército por él comandado incluye al batallón Guarnición de Marina con el apelativo de: "El mejor de todos", y a su jefe el capitán de navío Fanning lo llama coronel, igualmente al comandante del Guardia Chalaca capitán de fragata Carlos Arrieta.

Hace una sola alusión al Batallón Marina en toda la descripción de la batalla cuando dice en un párrafo, pág.142:

"Entre tanto proseguía la lucha con alternativa originándose así un balancín de cortos avances y repliegues, hasta que una vigorosa arremetida de los batallones Guarnición de Marina y Jauja constriñó a los contrarios a retroceder y ampararse en los setos y tapias del campo a vanguardia.

En otro párrafo expresa: "Nuestro contraataque fue tan rápido y vigoroso que paralizó al enemigo obligándolo a replegarse. La lucha tornóse dura y encarnizada, señalándose en ella especialmente los batallones Guarnición de Marina, Jauja y Concepción".

Y con un dejo de amargura prosigue: "Poco después de las 4:30 p.m. se aproximaban las columnas de ataque enemigas. Y todavía yo esperaba socorro de los sectores de la izquierda que caerían rauda e impetuosamente contra el flanco derecho de las formaciones de ataque. Vana esperanza; no podía explicarme semejante inactividad e indolencia".

Y continúa diciendo: "El éxito como puede verse hubiera cambiado a nuestro favor con la intervención decidida de las tropas de los aludidos sectores y de los 11 batallones de reserva del Coronel Orbegoso".

"Faltaba la dirección suprema, rectora, que oriente y coordine todos los esfuerzos".

De la larga línea de defensa de Miraflores, la correspondiente a los Reductos 1, 2 y 3 con sus respectivos intervalos era la que más se había reforzado. Sin embargo el general Baquedano decide concentrar el grueso de sus fuerzas para un ataque sobre este punto; su idea era mantener sus tropas cercanas a la costa donde se encontraba su base de operaciones, recibía soporte logístico y contaba con el apoyo de fuegos de los buques de su escuadra.

Esto hacía también que la proporción de fuerzas en un momento dado sería de tres a uno a favor de los chilenos (8,500 hombres contra 2,500).

Sin embargo iniciado el combate, al avanzar las fuerzas de la primera división de Lagos conjuntamente con el regimiento de Barceló, se dieron con la sorpresa de encontrarse con un nutrido fuego proveniente de los Reductos que los hizo parar en seco, sorpresa no esperada que causó desconcierto.

Cáceres, al pie de sus hombres, observa este hecho y su experiencia militar refulge como un chispazo y ordena que sus mejores tropas: Guarnición de Marina y batallón Jauja intercepten a las fuerzas de Barceló e irrumpan sobre las de la primera división.

Fanning, el marino, el hombre que curtió su rostro en la cubierta de los buques, también es infante y monta a caballo como el que más y al grito de ¡Adelante Marina!, se lanza contra las fuerzas de Barceló.

Sus tropas disciplinadas, acostumbradas al entrenamiento naval, con un bagaje de valor y patriotismo contestan ¡venganza a Grau! que los encorajinan aún más y se convierten en una máquina de muerte que diezma a los invasores.

El batallón Guardia Chalaca y Celadores del Callao, a cargo del intervalo entre los Reductos 3 y 4; y a órdenes del coronel Suárez, al ver a sus camaradas marinos ir en busca del enemigo se agitan inquietos y aprestan sus armas; Suárez decide darle apoyo a Cáceres y ordena a ese batallón y a la compañía avanzar hacia los barrancos de Miraflores a la altura de Armendáriz, y lo hacen con el ímpetu que caracteriza a los hombres del puerto.

Hemos dado una síntesis de lo escrito por historiadores y algunos jefes militares. Sabemos por ellos que estos batallones pequeños en número, pero grandes en bravura y heroísmo, en las primeras dos horas del combate hubieran podido decidir el triunfo de las armas peruanas. Privó la inopia de un gobernante que se proclamó Generalísimo, que no supo en el momento supremo dar las órdenes precisas para movilizar a sus tropas, que no escuchó a los hombres que con mayor visión táctica pudieron decidir quizá la suerte de la guerra en un momento culminante.

Y como dijimos al principio, Piérola decidió el destino de los hombres que cubrieron la Línea de Miraflores: en una terca, angustiosa y tenaz lucha perdieron la vida dando cara al enemigo esperando un refuerzo que jamás vino, alrededor de 2,500 hombres de los cuales 400 pertenecían a la Guarnición de Marina de los 600 que iniciaron el combate.

Para otros, componentes de los 11 batallones de la reserva que hacían un total de 5,000 hombres, sin sentir siquiera el olor a pólvora, con el arma a la bandolera y con el tronar lejano de los cañones, con una perentoria orden del Jefe Supremo de la guerra, regresaron a Lima a deponer sus armas y dispersarse.

El historiador chileno Vicuña Mackenna refiriéndose al armisticio de Miraflores dice: (Tomo IV, pág. 1057):

"Si en vez de Piérola, que nunca fue militar en su vida se hubiese hallado a la cabeza del Ejército Peruano el Contralmirante Montero, al cual roía interiormente la rabia de su impotencia en el inútil puesto de Ayudante o cualquier otro General, de los muchos que se hallaban condenados a la inacción por el Dictador, o si por lo menos hubiese éste escuchado uno solo de sus consejos, evidentemente el sol hubiera iluminado en su ocaso una espléndida victoria de las armas peruanas".

Es un hecho evidente que la historia tiene una deuda con la Marina en lo que se refiere a la participación de sus hombres en la defensa de Lima. Los que se ocuparon de estos acontecimientos son sumamente

parcos, quizá por la falta de elementos de información así como de los partes oficiales que no permitieron incidir en su verdadera dimensión; pero en la dimensión del tiempo, nuevas generaciones de historiadores deberán darle su verdadero sitial a toda aquella pléyade de marinos que estuvieron presentes en esta parte de la patria en sus momentos más álgidos.

Porque confundidos con las recias tropas de Guarnición de Marina, Guardia Chalaca y Celadores del Callao, cuyos cadáveres se hallaban esparcidos entre los pacayares, algodonales y viñedos de lo que fue el pueblo indio de San Miguel de Miraflores, también rindieron su vida en esos mismos lugares aquellos sobrevivientes del glorioso monitor "Huáscar", tales como Juan Alfaro Arias, Francisco Retes y sus restos se encuentran como mudos testigos confundidos junto con otros miles de peruanos en los osarios que se levantan a la altura donde el combate fue más encarnizado: los Reductos 1 y 2.

Y qué decir de aquellos marinos que tuvieron prominente actuación en todo el quehacer de los acontecimientos que rodearon las acciones durante y después de San Juan de Miraflores; de aquellos que prefirieron ocupar puestos de menor categoría o importancia, pero estuvieron presentes en los momentos decisivos dando cara al enemigo, poniendo lo mejor de sus esfuerzos y desvelos: tales como Montero, García y García, Gálvez, Tafur, Cáceres, Tizón, Elías Bonnemaison, Valle-Riestra, De la Haza, Pitot, Dufóo, Vieytes y tantos otros que el velo del tiempo ha cubierto inmisericorde sus tumbas y sus nombres.

Por esta razón y en resguardo de la verdad histórica, ya se ha dado un paso muy importante: tres instituciones hermanas; el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la Sociedad Nacional Pro-Marina del Perú y la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, en un hermoso gesto de solidaridad ya con un propósito común, están llevando a cabo un trascendental trabajo, destinado a perpetuar la presencia de los batallones de Marina en el mismo lugar de los hechos y con este motivo han logrado interesar al Alcalde del Callao, personificando al ciudadano chalaco, y al Alcalde de Miraflores, la ciudad en cuyo suelo derramaron su sangre generosa, y con la presencia de nuestra Marina que como siempre dará su pleno apoyo a través de organismos tales como la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Cuerpo de Infantería de Marina y Dirección de Intereses Marítimos.

Desde que San Martín en la perspectiva del tiempo, pronunciara aquellas palabras en que relacionaba la grandeza del país con el devenir

de nuestra Marina, sus esperanzas no fueron vanas. En los avatares de la vida republicana del Perú, la Marina puso una nota de nobleza en la lucha por su engrandecimiento y en los momentos en que se jugaba su destino como nación, allí estuvo como institución tutelar poniendo todo su esfuerzo, su profesionalismo, su coraje, su fe y la sangre de sus hombres en un holocausto de infinita grandeza como fue Angamos y Miraflores.

En estas horas aciagas por las que esta atravesando el Perú, semejante a las épocas de pre-guerra con Chile, agravadas con el fenómeno del terrorismo, donde los valores morales estan en su punto más bajo, nuestras instituciones también se han visto arrastradas y afectadas en su moral y donde los conceptos del honor, honestidad, temple, nobleza, fueron siempre argumentos válidos contra cualquier indignidad.

La Marina con la fuerza de su tradición y con un recóndito orgùllo institucional tiene una admirable y profunda capacidad de reacción ante cualquier hecho que afecte sus valores intrínsecos.

De sus filas brotará nuevamente la rebeldía ante cualquier acto indigno y las nuevas generaciones con una terca voluntad de cambio bajo los principios éticos que nos legaron nuestros manes gloriosos izarán nuevamente en cada buque de nuestra Escuadra y en cada corazón naval, las banderas que nos legó Grau en su perfil humano de profunda honestidad.

Finalmente deseo expresar mi más grande gratitud al señor almirante Federico Salmón de la Jara, quien con un gesto muy suyo, con una amplia generosidad, me dio su consejo oportuno, me abrió las puertas de su bien documentada biblioteca y sus palabras de aliento fueron una fuente permanente en la consecución de mi trabajo.

Asimismo, al señor contralmirante Alberto Indacochea Queirolo, de quien recibí en todo momento su afectuoso aliento, sus inteligentes, observaciones y su vasto conocimiento del tema.

Y a Marisa, mi esposa, lámpara fiel en mi vida, que alumbra mis desvelos e inquietudes, mi gratitud y devoción porque ella ha sido mi única investigadora, secretaria y mecanógrafa.

BIBLIOGRAFIA

- Caivano, Tomás – **Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia** - Tomos I y II.
- López, Jacinto – **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre** - Volúmenes I y II.
- Paz Soldán, Mariano Felipe – **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia** - Tomo III.
- Vargas Ugarte, Rubén S.J. – **Historia General de la Guerra del Pacífico** - Editorial Milla Batres.
- Milla Batres, Carlos – **Recopilación de Partes y Documentos de la Guerra del Pacífico** - Editorial Milla Batres.
- Wu Brading, Celia – **Testimonios Británicos de la Ocupación Chilena de Lima** - Editorial Milla Batres.
- Galdames, Luis – **Historia de Chile** - Editorial Zig-Zag.
- López Martínez, Héctor – **Piérola y la Defensa de Lima** - Lima 1981.
- Thorndike, Guillermo – **La Batalla de Lima** - Promoinvest.
- Museo Naval del Perú - Dirección General de Intereses Marítimos – **Héroes y Marinos Notables - Apuntes Biográficos** - Volumen. I
- **Revista Militar del Perú** - 1966.
- **Revista de Marina** - 1973.
- Vargas Ugarte, Rubén – **Guerra con Chile.**

Discurso del Dr. Raúl Palacios Rodríguez

En el marco de la historia republicana, ciertamente las tres últimas décadas del siglo XIX constituyen un eje importantísimo para entender de modo integral el desarrollo zigzagueante de nuestra nación. Es a partir de 1870, en que se perfila un Perú con sus múltiples y complejas contradicciones y en donde la crisis económica, las tensiones externas e internas y las desventuras territoriales afectaron los distintos aspectos de la vida nacional. Sumergido en esta terrible "angustia colectiva", el Perú llega a 1879 e ingresa a una contienda bélica que nunca deseamos, que nunca buscamos y, lo que fue muchísimo más grave, para la cual nunca nos preparamos. Con una economía casi agónica, con una feroz inestabilidad política, con una incertidumbre social enmarcada en graves problemas de marginalidad y con un frente externo complicado y lleno de nubarrones, tuvimos que enfrentarnos a las contingencias adversas de aquel conflicto.

Precisamente, uno de los primeros lineamientos del trabajo de incorporación del almirante Parra del Riego es llamar la atención sobre el deterioro general del Perú y, de modo particular, de los dos elementos de su defensa nacional antes y durante la guerra. Con evidencias históricas concretas e irrefutables, nos describe el panorama sombrío e incierto que entonces ciñó el destino de nuestra patria, subrayando el peso gravitante de esta crisis en el estado calamitoso y vergonzante de nuestras fuerzas combatientes. Sin caer en lamentaciones superficiales e ilusas, propias de una historiografía ya caduca, analiza en cambio las favorables condiciones materiales y anímicas de que hallábanse investidas las fuerzas enemigas, sin desconocer por supuesto su previa y eficaz preparación. Utilizando referencias estadísticas e informes técnicos de la época, examina comparativamente el estado de ambas fuerzas, poniendo en la balanza de la historia las nefastas consecuencias que nuestra dirigencia política no avizoró.

¿Qué significa la defensa de Lima como episodio singular del gran tema de la guerra con Chile? Seguramente fue una de las primeras interrogantes que nuestro expositor tuvo en mente al elaborar su disertación. Historiográficamente, puede afirmarse que el tema no ha merecido una atención digna de su trascendencia ni de su especial naturaleza histórica. Perdidos en la vastedad de las Historias Generales o en los escuetos y fríos partes de guerra, los juicios valorativos no logran proporcionarnos un cuadro real y detallado de lo que entonces ocurrió. ¿Des-

dén? ¿Escasa visión historiográfica? o, simplemente, ¿apatía histórica? Aquí, nuevamente, el almirante Parra del Riego -tal como le hemos escuchado- nos llama la atención sobre las múltiples e intrincadas situaciones que configuraron la petit histoire de esos trágicos días. Su percepción de lo acontecido, sin duda alguna, provoca en nosotros una visión real y pormenorizada de aquello que el viajero alemán Ernesto Middendorf, testigo de los acontecimientos, calificó de "episodio doloroso y recio para los peruanos".

La narración de lo sucedido se torna serena y apacible en la pluma del almirante Parra del Riego; sin embargo, se trastoca en vehemente y vibrante al momento de enjuiciar el comportamiento del controvertido Nicolás de Piérola y sus proyectadas defensas militares. No le perdona su iracundo proceder ni su exagerado egocentrismo; los sucesivos errores estratégicos y las descoordinaciones del caso, merecen -a su juicio- la más descarnada condena. Más aún, la desventura de esos días no tiene otro resorte que la equivocada y nefasta actuación del antiguo seminarista arequipeño. No olvidemos que pocos personajes de la historia nacional de esos días, resultan tan zarandeados como don Nicolás. Calificativos como "soberbio e instigador", "desbocado e iluso", "prepotente e insensato", contrastan con aquellos que más tarde, en 1895, lo llevaron apoteósicamente al sillón de Pizarro. En este sentido, creemos que poquísimas figuras como Piérola, han provocado tan hondas y controvertidas pasiones en la historia del Perú republicano y moderno.

Ciertamente, el gran aporte de nuestro distinguido disertante está en el análisis de la presencia y actuación de la Marina en la defensa de Lima, tema del discurso de orden. Múltiples son las fuentes de que se vale para aproximarnos a tan sugestiva temática y valiosa también la información que nos alcanza. A lo largo de sus páginas se van sucediendo acciones cuyos protagonistas son, por un lado, gentes vinculadas al mar y, por el otro, oficiales que orgullosamente visten el uniforme de la institución. No importa la condición social ni la procedencia étnica ni la edad cronológica de sus integrantes; lo que interesa es el espíritu corporativo y la entrega -en circunstancias terriblemente desventajosas- a un ideal que va más allá de la vivencia cotidiana: la defensa del terruño. Son hombres de carne y hueso (muchos de ellos anónimos); hombres que con su decidida participación -no obstante lo adverso del resultado- hicieron posible que en este territorio continuara vigente el ser colectivo de la nacionalidad. Su presencia -nos dice el expositor- pudo haber cambiado el curso de la guerra. Probablemente; pero lo cierto es que a pesar de actuar fuera de su escenario natural, el mar, destacáronse por su coraje e intrepidez.

Cuantitativamente inferiores al enemigo y materialmente mermados, supieron sacar ventaja de su ancestral e indomable espíritu guerrero. La historia los recuerda con venerable respeto; se trata de los batallones Guarnición de Marina y Guardia Chalaca y de la compañía Celadores del Callao. De los tres contingentes, el almirante Parra del Riego nos entrega valiosas y detalladas referencias, que nos eximen de cualquier comentario adicional. Sin embargo, es justo destacar que al lado del reconocido protagonismo de ilustres marinos como Astete, Fanning, Arrieta, etc., la participación colectiva y anónima de cientos de humildes compatriotas nos lleva a la irrebatible conclusión de que la Marina, en mar o en tierra, jamás dejó de estar presente en esta desigual contienda. Así lo enseña la historia; y la historia se hace hoy no sólo con el recuerdo exclusivo de los protagonistas principales, sino también con el olor de la muchedumbre que, anónimamente, despierta actitudes de admiración y respeto.

Hasta aquí, pues, nuestro breve comentario sobre los alcances del discurso de orden que esta noche hemos tenido la ocasión de escuchar atentamente. Acerca de su autor, proficua y brillante resulta no sólo su foja de servicios, sino también su múltiple quehacer profesional. Aquí un resumen de su amplio currículo.

La formación superior de nuestro flamante Miembro de Número la hizo íntegramente en la centenaria Escuela Naval del Perú entre los años 1937 y 1944. Su afán de superación lo llevó a realizar cursos de postgrado en Estados Unidos de Norte América, Holanda y en nuestro país. En el primero, fue admitido en los cursos de "Centro de Informaciones de Combate", "Guerra Anti-Submarina", "Control de Averías" y "Táctica y Estrategia Básicas". En Holanda, estuvo inscrito en el curso monográfico de "Capacitación Portuaria" de enorme trascendencia por su naturaleza y alcances. Y en el Perú, instituciones de reconocido prestigio académico lo acogieron entre sus aulas; entre las principales pueden mencionarse las siguientes: la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela Diplomática con el curso de "Iniciación a la Diplomacia"; la Escuela Superior de Administración Empresarial en el curso de "Administración de Materiales"; la Escuela Superior de Administración de Negocios con el curso de "Administración de Personal"; el Centro de Altos Estudios Militares con el curso de "Funciones de Alto Mando"; y en el Instituto Peruano de Administración de Empresas con el curso de "Alta Gerencia". Aprendizaje y experiencia que volcaría en su fructífera actividad profesional.

En lo que se refiere a su trayectoria como miembro activo de la institución naval, el camino se muestra igualmente amplio y fértil. De

modo sucesivo, el almirante Parra del Riego desempeñó la comandancia de las cañoneras de la Fuerza Fluvial del Amazonas, de los buques tipo Destróyer, de los buques tipo Transporte y del crucero Insignia "Almirante Grau". En tierra, ha sido Comandante de la Base Fluvial de Iquitos; Jefe de Adquisiciones de la Marina; Jefe de Relaciones Públicas; Sub-Director del Servicio Hidrográfico; Miembro del Estado Mayor General; Miembro del Estador Mayor de la Primera Región Militar; Miembro del Comando Conjunto de la Fuerza Armada y Director de Instrucción de la Marina. En lo que respecta a nuestro Instituto, debemos manifestar con enorme complacencia que el almirante Parra del Riego integró la entonces denominada Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, nervio y motor inicial de una obra que hoy enorgullece y prestigia no sólo a nuestro país, sino a todos los países de habla hispana.

En situación de retiro, nuestro distinguido Miembro de Número presenta un perfil profesional altamente encomiable, desempeñándose como Presidente del Directorio y Gerente General de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-PERU); Vice Presidente y Gerente General de la Empresa Naviera "Transoceánica S.A."; Gerente de la Empresa "Bolivariana de Navegación"; Director de la Agencia Marítima "South Pacific"; Miembro del Directorio del IPAE; Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú; y Gerente General de la Compañía de Protección y Seguridad Marítima S. A. "PROSEMARPE".

Como podemos apreciar, la trayectoria personal y profesional del almirante Parra del Riego se nos revela llena de realizaciones y con una cobertura de amplia y significativa base. Todo ello, unido a su férrea personalidad en la que la modestia, el compañerismo y la lealtad, se conjugan en perfecta armonía. Por todos estos atributos, juzgamos, señor almirante, que su ingreso formal a este recinto académico habrá de significar para todos y cada uno de nosotros una fuente permanente de aprendizaje. ¡Bienvenido a bordo, almirante Parra del Riego!

*Las dos casas del Gran Almirante Miguel Grau, héroe de Angamos**

ARQUITECTO ALFONSO ESTREMADOYRO NAVARRO

CASA DE GRAU EN PIURA

ANTECEDENTES

En el mes de junio de 1963 visité la ciudad de Piura, ejercía en ese entonces la Presidencia del Consejo de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos y Artísticos del Perú, (cargo ad honorem), y desempeñaba también el cargo de Asesor de Arquitectura del Ministerio de Marina.

Como tenía conocimiento por los cargos que desempeñaba que en esa ciudad estaba ubicada la casa donde naciera el Héroe de Angamos Almirante Miguel Grau y que dicho inmueble había sido declarado Monumento Histórico por la Ley Nº 10146 del 30 de diciembre de 1944, tuve especial interés en visitarla como efectivamente lo hice.

Grande fue mi sorpresa, asombro y por qué no decirlo, vergüenza, al ver el estado en que se encontraba esta casa exteriormente. Situada en la calle Tacna (llamada antes Mercaderes) Nº 662 a una cuadra de la Plaza Principal; era una casa de un solo piso, con un portón de dos hojas en mal estado y dos ventanas de reja simétrica a los costados, en su fachada ostentaba una placa de mármol con una jamba de yeso desproporcionada, la que indicaba que allí había nacido el Héroe de Angamos Miguel Grau el 27 de julio de 1834 y que esta placa había sido colocada el 27 de julio de 1906, fecha en la que pronunció un discurso el

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 16 de mayo de 1993.

Dr. Germán Leguía y Martínez, en el cual agradeció también al propietario de la casa, en ese entonces Sr. Arrese (según pude averiguar después a mi regreso a Lima). (Pág. 133 del Album Grau 3ra. edición).

Conseguidas, no sin dificultad, las llaves de la casa, no bien traspuse el zaguán, la vista fue deprimente: casi toda ella estaba prácticamente en ruinas, paredes destruidas, techos en pésimo estado, algunas habitaciones como la sala o "cuadra" sin techo, puertas, ventanas y columnas de madera apolilladas, pisos de ladrillo destruidos en parte, no existían vidrios, ni chapas; paredes rajadas, en fin una destrucción y abandono casi total, porque el patio estaba lleno de maleza y basura.

LA PROPIEDAD

La distribución de la casa es la siguiente: zaguán de entrada a cuyos lados hay dos puertas mamparas que dan a las dos habitaciones de las ventanas de reja, en la de la izquierda una pequeña puerta que quedaba seguramente bajo el descanso de la escalera para comunicarse con la habitación siguiente y un arco para ingresar al patio principal con dos habitaciones a los costados, a la izquierda un arco que da a un espacio donde estaba seguramente la escalera a los altos, a la derecha un pequeño arco que da a un pasaje o callejón lateral y al fondo del patio la sala o "cuadra" que no tenía techo, al fondo en la pared final de esta habitación estaban tapiados o cerrados tres vanos que eran de una puerta central y dos ventanas laterales, y después de esta pared un espacio pequeño y luego otra pared que era el final de la casa, lo que hacía suponer que habían recortado la propiedad. Al contemplar el estado desastroso en que se encontraba la casa donde había nacido el Héroe de Angamos, nació inmediatamente en mí la idea de restaurarla y convertirla en un Museo de la Marina y mejor aún en un Museo a la memoria de Grau. No era posible que ella continuara en tal estado, tanto por el prestigio de la Marina, como para el Perú entero.

Para adelantar mi idea tomé una serie de datos e informes de gente del lugar, muchas fotografías, materiales empleados, fábricas, operarios, etc., y además datos de las obras que deberían realizarse para lograr su recuperación total.

LA RESTAURACION

Tenía la esperanza de que a mi regreso a Lima, al exponer al Ministro de Marina vicealmirante A.P. Florencio Teixeira el estado de la casa donde había nacido el Héroe de Angamos, mi idea para su restauración y conversión en un Museo sería escuchada, tal como efectivamente fue.

El Sr. Ministro de Marina a quien solicité audiencia, me escuchó atentamente y comprendió que estaba además de por medio el prestigio de la Marina ofreciéndole hacer los estudios necesarios, los planos del proyecto de restauración y ejecutar la obra, lo cual aceptó rápidamente y me encargó el trabajo, el cual inicié con gran entusiasmo para hacer realidad esta obra en el menor tiempo posible y porque consideré un honor para cualquier arquitecto poderla ejecutar.

Ejecutados los planos de la restauración y especificaciones de la obra, éstos fueron aprobados rápidamente por el Ministerio de Marina y el Consejo de Restauración del que yo era Presidente. Designando el Ministerio una partida para dar inicio a la obra, para lo cual viajé a Piura para tomar las providencias del caso.

Al llegar a Piura tuve la suerte de encontrarme con el arquitecto Alberto Seminario Temple (ya fallecido) a quien le expuse el proyecto, lo llevé a la casa por restaurar y le solicité actuara como arquitecto residente y dirigiera la obra en mi ausencia, lo cual aceptó gustoso inmediatamente, dándole todas las indicaciones y prometiéndole regresar a Piura cada vez que fuera necesario y que podía hacerme consultas telefónicas semanalmente. Regresé a Lima después de varios días de permanencia en Piura con la tranquilidad de haberse iniciado las obras y quedar al frente de ellas un profesional conocido y de mi entera confianza.

De regreso a Lima seguí haciendo estudios y averiguaciones sobre el inmueble cuya restauración se había iniciado, y para determinar quién era el propietario, ya que yo no tenía mayores datos al respecto antes de iniciar la obra.

Así fue como obtuve los siguientes informes:

Que por Resolución Ministerial de fecha 3 de febrero de 1958 el Ministerio de Educación Pública había creado la Casa de la Cultura de Piura, asignándole un fondo o cantidad de dinero para la expropiación de esta casa semidestruida, donde había nacido el Héroe de Angamos y que la dedicara como sede de esta Institución; el inmueble tenía un área de 500 m^2.

Pero como dicho inmueble no ofrecía las condiciones necesarias para albergar a la Casa de la Cultura, no pudo ser utilizado, recibiendo en cambio del Concejo Provincial de Piura un terreno adecuado para dicho fin.

Por este motivo y de acuerdo al Decreto Supremo Nº 37 de julio de 1962 del Ministerio de Educación, el inmueble fue entregado al Ministerio de Marina para su debida restauración.

Sólo un año antes de mi viaje inicial a Piura pasó a la Marina; tenía, ya entonces, la evidencia que la propietaria de la casa era la Marina y que sólo estaba en su poder hacía un año, no era pues culpa de la Marina el estado en que se encontraba.

Anteriormente el Alcalde de Piura, señor Antonio Leigh Rodríguez había expropiado estos 500 m², con frente a la calle Tacna Nº 662 a los herederos de doña Luz Vega León, compra que fue registrada el 28 de mayo de 1974, en el asiento 4 fs. 605 del tomo 174, es decir diez años después que se inició la restauración.

La parte posterior de la casa que era sólo un terreno baldío, fue rematado por el Banco de la Nación por intermedio del Juez Coactivo de Piura y se le adjudicó al Sr. Juan Valladares Martínez. Este terreno tiene un área de 566,66 m². y colinda con las siguientes propiedades: por el norte con la de Ernesto García Wite; por el sur con la calle Apurímac; por el este con la de Camilo León y la Casa Grau; y por el oeste con la de Andrés Zapata.

Esta obra se ha realizado ciñéndose estrictamente a las especificaciones de la restauración, como son:

Curación de las columnas del patio que estaban apolilladas, tiñéndolas y encerándolas, lo mismo que el portón de entrada con sus clavos de adorno; en puertas y ventanas se siguió el mismo procedimiento; se fabricaron ladrillos de medidas especiales para los pisos del patio y habitaciones, se calzaron paredes y levantaron otras siguiendo los mismos espesores, pero ya no de adobe sino de ladrillo; cielos rasos de yeso y caña, vigas de P.O. en lugar de los troncos de algarrobo primitivos, con medidas según las luces. Las paredes se encalaron, los techos se pintaron con pintura blanca lo mismo que paredes, chapas de parche con perillas de loza, etc.

Conseguí en Lima, para amoblar estos ambientes, algunos muebles de la época; como dos consolas con cubierta de mármol blanco; dos mesas del mismo estilo y cubierta, un escritorio muy parecido al original de Miguel Grau que existe en el Museo Naval "J.J. Elías", un óleo de Grau con marco en forma de medallón (ovalado) y dorado, de hermoso tallado, fanales para todos los ambientes, y se prestó de la Municipalidad de



Un ambiente de la Casa Grau en Piura

Piura un hermoso óleo de cuerpo entero de Grau, del pintor Cossío del Pomar; también se colocaron en las paredes, cuadros con fotografías de Grau y su familia, copias de documentos importantes; y en el patio principal al centro se colocó sobre un pedestal de mármol una hermosa cabeza de Grau en bronce. Esta obra se realizó en sólo un año de trabajos.

LA INAUGURACION

Terminada esta primera etapa se inauguró solemnemente el día 28 de julio de 1964, asistiendo en representación del Sr. Ministro de Marina vicealmirante A.P. Florencio Teixeira, el vicealmirante A.P. Juan Kruger, fecha, en que se cumplían 130 años del nacimiento del Héroe; asistiendo además a esta ceremonia uno de sus nietos el ingeniero Rafael Grau Price, el bisnieto comandante Fernando Grau Umlauff y personalidades de Piura y autoridades. El ingeniero Rafael Grau llevó en calidad de préstamo una espada que usara el Héroe de Angamos, para ser exhibida en esta ceremonia.

El vicealmirante A.P. Juan Luis Kruger a nombre del Sr. Ministro de Marina hizo entrega de la casa ya restaurada al Presidente de la Casa de la Cultura de Piura Sr. Dr. Luis V. Altuna, para que la conservara como un templo votivo para las futuras generaciones.

Un Oficial de Marina dio lectura al mensaje que con esta ocasión enviara el Presidente de la República arquitecto Fernando Belaunde Terry.

Posteriormente, como yo había encontrado esos tres vanos cerrados que he mencionado anteriormente en la sala o "cuadra" y un espacio de terreno posterior que demostraba claramente que esta casa había tenido mayor fondo, insinué al Sr. Ministro, la compra o expropiación del terreno existente al fondo de la casa sin construir. Además había conseguido una fotografía de esta casa tomada el año 1912 después del terremoto de esa fecha, donde se veía claramente que había sido originalmente de dos pisos, y los altos, es decir la fachada había caído sobre la vereda, por esta misma fotografía, con lupa, pude determinar la cornisa existente sobre el portón de entrada y los capiteles de las pilastras de los dos.

Como se sabía que el propietario del terreno colindante por el fondo con la casa de Grau era el señor Juan Valladares Martínez, se entablaron conversaciones con el indicado señor para su compra directa sin llegarse a ningún acuerdo, por lo cual el Instituto Miguel Grau de Piura inició el trámite de expropiación, y el 14 de noviembre de 1977 se tomó posesión

del indicado terreno de 566.66 m². firmando el acta el Presidente del Instituto coronel Roberto Gómez Seminario, Juan Valladares M., el doctor Walter Guerrero, Agente Fiscal y Fidel García escribano y secretario.

Esta expropiación había sido solicitada por el Instituto Miguel Grau de Piura desde dos años antes, el 2 de julio de 1975.

Quedaba en esta forma toda la propiedad en poder de la Marina y era posible terminar la restauración completa de la casa; además ya se sabía que había sido en sus orígenes de dos pisos, y que el área total después de las dos expropiaciones era de 1,066.66 m².

En enero de 1978 viajé a Piura para estudiar "in situ" el terreno expropiado del fondo, y determinar rastros de cimientos de construcciones antiguas. Efectuando excavaciones, pude determinar el área del comedor y servicios, dándose comienzo a la construcción de esta parte de la casa con las mismas especificaciones y características que se habían seguido en la primera etapa.

Conseguí nuevamente la colaboración del arquitecto Alberto Seminario Temple, a quien pedí volviera a actuar de arquitecto residente y ejecutar la obra por administración, lo cual aceptó gustoso.

Se construyeron así el comedor, una galería al salir de éste, y el cuarto de "hule" (así llamaban al baño), la cocina, un pasaje y el patiecito pequeño.

Quedaba además un segundo patio grande o jardín. En la fachada sobre el portón de entrada se pudo hacer la cornisa y capiteles de las pilastras laterales con la fotografía del año de 1912.

En el zaguán coloqué un arbotante de fierro que conseguí en Piura y existía en varios zaguanes de la ciudad.

Para esta segunda etapa de la obra se consiguieron, con gran suerte, unos muebles de comedor y salón que tenía la Prefectura que eran de esa época, los cuales se permutaron por escritorios y muebles metálicos propios de oficinas, dando para ello todas las facilidades el señor Prefecto.

Por mi parte conseguí en Lima dos hermosas lámparas de cristal de esa época que llevé a Piura y las armé de cuatro y tres luces. Los trabajos se realizaron entre 1978 y 1979, y las lámparas se instalaron en 1980.

En mi viaje en 1978, recibí datos muy precisos sobre la casa, del señor Ernesto García Beek, caballero que tenía en esa época 90 años y había conocido la casa personalmente. En una entrevista que tuvimos con dicho señor en la misma casa y con ayuda del arquitecto Seminario grabamos en un cassette todas las respuestas que nos daba a las preguntas que le hicimos.

Confirmó así que los pisos eran todos de ladrillo, unos petates muy grandes de esterilla fina china que llegaban casi hasta unos 0.50 mts. de las paredes, y sobre estos ponían a veces alfombras; que se alumbraban por lamparines colgados del techo; que al cuarto del baño lo llamaban el "hule"; que la fachada tenía un balcón central mucho más ancho que el portón de entrada, dos balcones a nivel de fachada y a plomo con las dos ventanas de rejas de los bajos; que al interior las tres habitaciones de los altos daban a un balcón corrido que ocupaba todo el frente, y que la escalera estaba a la izquierda del patio. Que los balcones de la fachada y el interior tenían balaustres de fierro, pasamano y zócalo de madera.

Con estos datos recorrí Piura y tomé fotografías de casas que tuvieran balcones como los descritos.

Sólo faltaría, para terminar completamente la obra de restauración, la construcción de la escalera y las tres habitaciones de los altos, ya que el resto del terreno que da a la calle Apurímac seguramente estaba dedicado a huerta, gallineros, cuartos para servidumbre y la entrada por esta calle para carretas y bestias de carga.

Como demostración de que no estuve equivocado en mis apreciaciones sobre la distribución de esta casa y su área, el día 4 de setiembre de 1986 se obtuvo una copia certificada del Archivo General de la Nación, Archivo Departamental de Piura, Notario Benjamín Pazos, Escritura inscrita en el Folio 439 del 21 de febrero de 1879, de la venta hecha por Roberto Díaz representado por don Emilio Díaz a favor de don Fernando Vegas Seminario, del inmueble que tenía por la calle Tacna antes Matriz (no Mercaderes), 22 y 1/2 varas y 50 varas de fondo y además hacia el lado sur un trozo de terreno que linda con la calle Apurímac, el cual tiene 24 y 1/2 varas de fondo y 16 varas de frontera en la misma calle. Lindando toda la casa por el lado norte con la casa de la señora Santos Frías de Ramos, por el sur con la casa de doña Manuela Lama de Aljovín y hermano y con la predicha calle de Apurímac. Por su frente calle de por medio con casa de Manuel Elías y por la espalda con el solar de doña Flora Távara. Se indica precio y otros datos del pago.

Con fecha 26 de octubre de 1977 el Agente Fiscal de la Provincia de Piura, doctor Walter Guerrero interpuso demanda de expropiación para que se integre a la propiedad del Estado-Ministerio de Marina- el área de 566.66 m². de un inmueble ubicado en la calle Apurímac Nº 440 de la ciudad de Piura; inmueble adyacente a la casa Museo Gran Almirante Grau.

Con fecha 9 de noviembre de 1977, el demandado en este proceso de expropiación, don Juan Valladares Martínez y su cónyuge María Elena Padilla de Valladares, se allanan al procedimiento de expropiación instaurada.

Con fecha 14 de noviembre de 1977, en cumplimiento de lo ordenado por el Juzgado de Primera Instancia, don Roberto Gómez Seminario con asistencia del representante del Instituto "Gran Almirante Grau" toma posesión del terreno materia de la expropiación.

Con fecha 14 de octubre de 1985, don Juan Valladares Martínez solicita la reversión del inmueble alegando que no se ha dado cumplimiento a los fines por los que se expropió el inmueble respectivo (no construirlo dentro del plazo de la ley).

Con fecha 29 de octubre de 1985, el Juzgado de Primera Instancia declara inadmisible la reversión solicitada por don Juan Valladares Martínez.

Con fecha 21 de enero de 1986, la Sala Civil de la Corte Superior de Piura, confirma el auto apelado que declara inadmisible la reversión.

Interpuesto recurso de nulidad por Juan Valladares, la Sala Civil con fecha 28 de enero de 1986, se declara improcedente el recurso de nulidad.

Interpuesta queja de derecho por denegatoria de recurso de nulidad, con fecha 20 de marzo de 1986 la Corte Superior de la República, declara fundada la queja ordenando que se conceda recurso de nulidad.

Con fecha 13 de mayo de 1987, la Sala Civil de la Corte Suprema de la República, por los fundamentos del dictamen del señor Fiscal, declara haber nulidad del auto de vista de fecha 21 de enero de 1986, y en consecuencia de clara fundada la solicitud de reversión y se ordena que la solicitud referida se trate de acuerdo con las disposiciones del Código de Procedimientos Civiles, en aplicación del artículo 53 del Decreto Legislativo 313.

En cumplimiento de lo ejecutoriado por el Supremo Tribunal se sigue el trámite de la solicitud de reversión conforme a sus causas legales.

Con fecha 24 de julio de 1989 los peritos ingenieros civiles, Morales Yáñez y Carlos Coronel Morales, emiten su informe concluyendo que no han encontrado ningún tipo de construcción civil o remodelación del terreno, salvo la construcción de un muro de ladrillo de 3 metros de alto con portón de madera que sirve de ingreso (lo cual no es cierto, pues se referían al muro de ladrillo que da a la calle Apurímac Nº 440 y no tuvieron en cuenta las construcciones que se hicieron al fondo de este terreno que son: el comedor, galería al patio interno y habitación junto al comedor, construidas en 1978 y 1979).

Con fecha 28 de setiembre de 1989, la Juez Provisional del Primer Juzgado en lo Civil de la Provincia de Piura, emite un auto que declara improcedente la solicitud de reversión deducida por el expropiado Juan Valladares Martínez, fundamentando su resolución en el hecho que conforme lo dispone el artículo Cuarto de la Ley 24193 que modifica el artículo Primero de la Ley Nº 24047, los bienes del Estado, inmuebles culturales son imprescriptibles e inalienables, en consecuencia no resulta de aplicación en el presente caso lo previsto en el artículo 52 del Decreto Legislativo 303.

Con fecha 6 de diciembre de 1989, la causa se elevó a la Sala Civil de la Corte Superior en grado de apelación, ganando dicha apelación la Marina, por no tratarse de un bien común y que debía tratarse en forma especial.

Sin embargo posteriormente don Juan Valladares apeló a la Corte Suprema de Lima el 8 de julio 1992 y el fallo ha ingresado en setiembre del mismo año estando para resolverse en definitiva.

Esperamos confiados que la Corte Suprema de Lima confirme el fallo de la Corte Superior de Piura para dar por terminado este enojoso asunto.

Los diarios de Piura han criticado mucho a Juan Valladares por iniciar esta demanda, ya que ha sido miembro del Instituto Miguel Grau de Piura y han felicitado a la Corte Superior por su fallo.

OBSERVACIONES Y SUGERENCIAS

En esta obra se han cometido a veces algunas equivocaciones por falta de dirección técnica, porque no se consultaron algunos trabajos

como son: pintar las rejas de la fachada, lo mismo que los clavos de adorno del portón de entrada con pintura de aluminio, ya que en la época que se construyó esa casa no existía esa pintura; se pretendió también hacer un zócalo alto con una gran moldura en la fachada, zócalo que nunca existió; estos trabajos después se corrigieron.

En un Monumento Histórico no se pueden efectuar remodelaciones que no sean aprobadas previamente por un arquitecto especializado.

En una oportunidad también funcionó en la Casa Museo Grau de Piura, el Instituto Miguel Grau, y para ello se amontonaron en una sala los muebles antiguos de estilo y se colocaron los muebles metálicos del Instituto como: escritorios, estantes, mesas, etc., lo cual también fue corregido posteriormente trasladándose a otro local el instituto.

En el terreno que queda al fondo de la casa y da a la calle Apurímac Nº 440, puede construirse el local para el Instituto Miguel Grau de Piura, con entrada por esa calle, con un auditorio para conferencias o ceremonias especiales, charlas para los grupos de visitantes del Museo, antes que ingresen a éste, la oficina para el Director, sala de sesiones, biblioteca, taller de restauraciones, habitaciones para la guardianía y servicios higiénicos para el personal del Instituto y para el público.

Pero antes, creo, debe terminarse de construir las pequeñas habitaciones que faltan en la Casa Museo, las tres de la planta alta y la escalera.

Ojalá algún día vea terminada la casa con su planta alta y las pequeñas habitaciones que faltan.

CASA DE GRAU EN LIMA

ANTECEDENTES

La Pontificia Universidad Católica del Perú desde hace algún tiempo manifestó deseos de entregar al Ministerio de Marina (en ese entonces) la casa que habitara el Almirante Miguel Grau durante la guerra del 79 hasta el momento de partir a su heroica muerte el 8 de octubre en Angamos. Este anhelo fue culminado el 9 de diciembre de 1982, al firmarse el convenio entre estas dos entidades y de acuerdo con ofrecimiento anterior del Rector Rvdo. Padre Felipe Mac Gregor S.J. Así entregó en uso el departamento de los altos Nº 172 de la calle Lezcano (jirón Huancavelica) por 99 años, prorrogables, firmando dicho convenio por el

Ministerio de Marina el vicealmirante A.P. Antonio Forcelledo Demutti, Director General de Intereses Marítimos (R.M. 1673-79-MA/DIM diciembre 1983) y por la Universidad Católica el Dr. José Tola Pasquel, Rector y Presidente respectivamente (según actas de las sesiones (19 julio 79 y 21 julio 79) Anexo Nº 1.

Este departamento perteneció a María Josefa Ramírez de Arellano y Baquíjano, esposa del oidor Gaspar Antonio de Osma y Tricio (1775-1848) transferido por herencia a Ignacio de Osma y Ramírez de Arellano, luego heredada por sus hijos Osma Sancho Dávila y finalmente por su nieto Dr. José de la Riva Agüero y Osma, Marqués de Montealegre de Aulestia, quien legó sus bienes a la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Esta propiedad está inscrita en el Registro de la Propiedad Inmueble de Lima, en el asiento Nº 15 de fojas 401 del tomo 447 (las copias literales de este Registro son más de 20 páginas que poseo y no incluyo, y comprenden hasta el legado del Dr. Riva Agüero), comprendiendo otros departamentos altos y bajos, y por lo que se puede observar que esta finca tenía más de doscientos años de antigüedad.

El convenio al que me he referido facultaba al Ministerio de Marina a efectuar los trabajos de restauración, a destinar el inmueble a una casa expresiva del ambiente en el cual vivió el Héroe de Angamos, don Miguel Grau y que se denominaría "La Casa de Grau", la que estaría bajo el auspicio de un Patronato constituido en la forma establecida en el artículo 5to. del indicado Convenio, la casa ubicada en la calle Lezcano, Jirón Huancavelica Nº 172 de la ciudad de Lima. Consta dicho Convenio de 10 artículos en los cuales se establecen las condiciones y forma de realizar la restauración de la indicada casa.

Los Miembros del Primer Patronato fueron los siguientes:

Vicealmirante A.P. José Carcelén Basurto - Presidente

Contralmirante A.P. (r) Federico Salmón de la Jara - Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

R.P. Armando Nieto Vélez S.J. - Director del Instituto Riva Agüero.

Sr. Dr. Miguel Grau Wiesse.

Como ya he indicado, por los Registros de la Propiedad Inmueble, esta finca tiene más de 200 años de antigüedad y su verdadera fecha de construcción no ha podido determinarse, ya que desgraciadamente, en la

copia literal de dominio a la que me he referido no consta el primer asiento sino a partir del 15 y me fueron proporcionadas muy gentilmente por el R.P. Armando Nieto S.J., a pesar de conocerse a todos sus propietarios anteriores. Me proporcionó también la copia de un plano de 1973 de la finca en su totalidad, de bajos y altos. Este departamento alto signado con el Nº 172 es parte de una gran finca compuesta por tiendas en los bajos y departamentos en los altos y antiguamente también por casas en la planta baja con zaguanes y patios, techados posteriormente para convertirlos en tiendas, como lo es también el Nº 170 que corresponde a los altos del Nº 172.

La finca total forma esquina con la calle Lártiga (jirón Camaná) Nros. 459 al 489 y la calle Lezcano (Jirón Huancavelica) Nros. 158 al 198 según otros asientos cuando vivía allí el Almirante Grau tenía como numeración los Nros. 18 al 34.

Sería interesante conseguir una copia literal de dominio si fuera posible desde el primer asiento para conocer su verdadera antigüedad.

LA PROPIEDAD

Este departamento de la calle Lezcano Nº 172 en apariencia desde su exterior estaba bien conservado; sin embargo, no era así en su interior, porque al hacer un estudio detallado de todos sus elementos se pudo demostrar a todos los miembros del Patronato "in situ" y se confirmó con el informe presentado por el Ing. Civil del Ministerio de Marina, Max Alcántara.

Todas las paredes que son telares dobles estaban en mal estado, y una pared que había en la sala era sólo un tabique de madera, los pisos estaban todos apolillados y los muertos también. Esto sólo se pudo apreciar cuando se levantaron algunos techos, hubo que reforzarlos sobre todo el balcón que hubo que rehacerlo casi todo, piso, techo y frente del cual se salvó gran parte del molduraje.

El departamento tiene la siguiente distribución: la puerta de calle da a la escalera de acceso, ésta a una galería cuadrangular de donde originalmente se podía observar el patio de los bajos, encontrándose techado por haberse independizado ambas plantas para formar una tienda en los bajos, de la galería circundante se llega al balcón de la fachada, a la sala, escritorio y pasaje de servicio; después de la sala sigue el comedor, tres dormitorios, un baño, cocina, patiecito, existiendo además en la parte posterior una galería de servicio de sólo dos lados para



Fachada de la Casa Grau (Lima)

facilitar la salida de la servidumbre, zona que no se ha restaurado. No se ha cedido por la Universidad la zona marcada con rojo que corresponde a este departamento.

Es pues la distribución, incluida la planta baja, de una casa típica de la arquitectura republicana que abarca desde principios del siglo XIX hasta el año 1880; mantuvo ambientes organizados alrededor de patios relativamente cerrados, galerías de madera y vidrios rematados por cornisas clásicas que son los balcones republicanos; empleo de fierro fundido en rejas de ventanas y supresión definitiva de formas gruesas del barroco para dar paso a la fina arquitectura y equilibrio de las formas clásicas.

Una de las expresiones de este estilo lo constituye la calle Lezcano, la misma que presenta uniformidad de concepción arquitectónica expresada por los balcones republicanos típicos de la Lima Cuadrada de ese entonces.

La historia habla de una casa sencilla y sobria, con muebles cuidadosamente ubicados, predominando un imponente espejo en el salón principal y por el cual Grau sintió gran predilección. Las habitaciones amplias y ventiladas, albergaron a la numerosa prole; mientras que el balcón exterior marca la tónica de la época.

LA RESTAURACION

Como esta edificación tenía muchos años, comencé a efectuar estudios detallados de las paredes para determinar su estado y el primitvo color de éstas, ya que algunas habían sido empapeladas posteriormente (sala y un dormitorio) con un previo empapelado de papel periódico del año 1945 y en un nicho de una habitación encontré un periódico del año de 1907.

La restauración se ha realizado con las normas técnicas y principios, teorías y conceptos de la época, coordinándose con el Instituto Nacional de Cultura, previo estudio del inmueble en general y de los acabados que tenía cuando en él viviera el Héroe de Angamos a lado de su esposa, sus diez hijos y otros familiares, durante los años que sirviera tanto a la Marina como al Parlamento en su calidad de Diputado por Paita.

Esta restauración se ha realizado desde el exterior hacia el interior, mostrando en su fachada las sobrias características de las edificaciones de ese tiempo, las mismas que, en base a las evidencias encontradas han

sido respetadas fielmente. Es así como en el balcón se han restituido todas aquellas piezas o molduras que se encontraban apolilladas o desprendidas, cambiándose inclusive el piso y techo, y manteniendo la forma y los materiales originalmente utilizados.

En la puerta principal del inmueble que corresponde al portón de entrada a la planta baja, picándose los costados, se encontraron las pilastras de piedra de la concepción original que habían sido cubiertas con yeso, las cuales se han restaurado, hasta la altura que tenían.

En la parte superior de esta portada y bajo el balcón había una moldura grande que se ha restaurado también.

La puerta cortina angosta correspondiente al Nº 168 que ocupaba el joyero Rosales, y en la actualidad una imprenta, debe con el tiempo cambiarse por una ventana similar a la de la planta alta y a plomo de ésta.

La puerta de ingreso a los altos Nº 172, se restauró completamente, colocándose un tirador de bronce antiguo que es una mano que sotiene una bola de 1 1/2" que era el tamaño que tenía la antigua, según la huella dejada en la puerta; se ha teñido y barnizado y las rejillas que tienen se han pintado con plombagina.

El pequeño piso de mármol de la entrada se ha rehecho con losetas de mármol de 20 x 20 cms. adquiridas en la demolición de una casa antigua.

Se ha suprimido un zócalo alto que tenía la escalera, por uno bajo de 12" de alto; se han cambiado unos cuantos pasos de la escalera por estar apolillados, se han hecho diversos trabajos en la escalera como: telar de la mano derecha, pasamanos, viga, reja de entrada, ventana en el descanso, balaustres de fierro, colocando vidrios "muselina" antiguos en la ventana, que da a los bajos,etc.

En la galería de los altos a la que llega la escalera, se cambiaron los pisos de madera por pasteleros prensados de 20 x 20 cms.; se restauraron las columnas de esta galería y se cambió una por estar muy apolillada, barnizándolas, lo mismo que la cornisa alta que daba al techo; se colocó el tramo de baranda que faltaba con sus balaustres de fierro y se cambió el pasamanos de los cuatro tramos.

Se suprimió el zócalo alto de madera y se colocó uno de sólo 8" de alto de caoba.

Se suprimió la farola de madera que cubría lo que fue el patio de los bajos, quedando sólo el techo de los pasajes de los aleros.

Se resanaron las paredes, encalaron y pintaron color lila pálido, que fue el color primitivo.

Se colocaron pasteleros prensados en el techo de lo que fue patio de los bajos.

Las mamparas que dan al balcón, sala y escritorio se restauraron y barnizaron, colocándose vidrios "muselina" antiguos, salvo los de la sala que encontré de "muselina" y color caramelo en sus dibujos. Estas mamparas sirvieron de modelo para hacer similares para la sala, comedor y dormitorios.

Los pisos de la sala, comedor y dormitorios se hicieron nuevos en caoba de 1" x 8" con tres canales por la parte posterior de 1/2" x 1" para evitar el arqueo, muertos de 3" x 3" cada 0.50 mts. de distancia y previamente una capa de esteras de paja, relleno de cisco con viruta y todas las maderas se curaron con preservantes.

Todas las paredes se resanaron y después se encalaron y prepararon para pintarlas convenientemente.

Se cambiaron los forros de los umbrales por estar apolillados y se suprimieron los esquineros de madera de todas las puertas.

Todas las puertas antiguas se restauraron y otras se hicieron nuevas, similares a las existentes en buen estado, no usándose bisagras sino goznes.

Las puertas y ventanas fueron tratadas en la misma forma que el balcón, sacando la pintura con potasa, barnizándolas o tiñéndolas y encerándolas.

La división de madera de la sala se cambió por un telar de madera y quincha, colocando una viga de madera en la solera alta como refuerzo.

Los techos de madera de todas las habitaciones eran con vigas de 3" x 8" y estaban en buen estado, se rasquetearon, y pintaron con los colores primitivos lo mismo que las tablas de 1" x 6". Estos techos no son los originales pues los verdaderos eran con vigas de 25 x 35 cm. y viguetas de 3" x 3" y tabla de 1" x 12" sin machihembrar y con tapa junta de 2", como se puede apreciar en las construcciones vecinas.

En la sala hubo que reforzar la viga que servia de sostén a la teatina y poder suprimir una viga que habia sido colocada en forma incorrecta.

Las hojas de las teatinas se rasquetearon y pintaron, éstas tenían goznes también y no bisagras, y las rejas de estas se pintaron con plombagina.

Se encontró en el departamento un lavadero de cocina de fierro antiguo, que no se ha colocado por no haberse restaurado la cocina.

Tampoco se ha restaurado el patiecito interno y el pasaje de servicio y galeria interior con sus farolas.

La torta de barro de los techos se ha rehecho, lo mismo que las teatinas; se han colocado chapas de parche y perillas de loza, algunas con pintura, en todos los ambientes; vidrios catedral tipo antiguo y transparente en las mamparas y ventanas; y en la sala y comedor "muselina" original antigua, donados en parte por el señor Larraburre y el autor de este trabajo.

No relato una serie de trabajos pequeños que se presentaron en la obra por no hacer cansado este relato ya que sería muy largo de enumerar.

AMOBLAMIENTO

En el departamento sólo se ha amueblado la sala y el comedor, con muebles de la época; la sala con muebles estilo medallón compuestos de un sofá, dos sillones, sillas, dos consolas con cubierta de mármol blanco y espejo en su parte inferior, mesa de centro con cubierta similar, un chinero en el cual se han colocado en marcos antiguos fotografías de los hijos del Héroe, una sombrerera en la que se ha colocado la réplica de la gorra de Grau, una espada de marino, un bastón y un sombrero de copa como el que usó Grau, según fotografía existente; todos estos muebles son originales pero restaurados. En las paredes un gran espejo dorado que según crónicas poseía Grau y le fue obsequiado por la madre de su esposa Luisa Núñez de Cavero, dos cuadros grandes con las fotografías del Héroe y su esposa en marcos adecuados de la época; del techo pendiente una lámpara de cristal antiguo con sus pantallas con borde celeste de 4 luces; en las paredes cuadros de familiares del Héroe en marcos apropiados, lo mismo que en las consolas, y como adornos unos caracoles gigantes.

El comedor se ha amoblado con un hermoso juego de comedor compuesto de un aparador y dos auxiliares con cubierta de mármol plomo, espejos, y la parte alta con vitrinas con vidrios grabados. Este hermoso juego de comedor que llama la atención, a pesar de ser muy antiguo, está en perfecto estado de conservación y fue conseguido de los herederos de un coronel combatiente en la guerra del 79 (familia Ugarte del Pino); también la mesa central y juego de sillas. En la pared un reloj de la época y cuadros con los menús de banquetes a Grau, y dos maceteros con hermosos helechos. Lástima que no se hayan colocado fuentes, vasos, copas, fruteros, etc., en estos muebles para dar la impresión de que la casa está habitada.

Todos los muebles han sido aprobados por la comisión nombrada para la ambientación histórica, compuesta por:

- Vicealmirante A.P. (r) Alberto Indacochea Queirolo
- Dr. José Agustín de la Puente Candamo
- Dr. Raúl Palacios Rodríguez

En el escritorio se ha colocado una réplica del mueble del Héroe existente en el Museo Naval del Callao "J. J. Elías", un sillón de uno del "Huáscar" proporcionado por el nieto del Héroe, doctor Miguel Grau Wiesse, una maqueta del "Huáscar", una escupidera de bronce (donada por el contralmirante A.P. (r) Federico Salmón de la Jara). En las paredes mapas, fotos y sobre el escritorio: tintero, pisapapel, lamparín y libros de la época donados por el autor de este trabajo.

En otra sala como motivo central una curul de la Cámara de Diputados donada por ésta, ya que Grau fue Diputado por Paita; y en la pared un hermoso óleo del Héroe, de autor desconocido; en las paredes diversos cuadros de documentos importantes, fotografías, etc.

En otra sala cuadros con las rutas de viajes de Grau; fotografías, etc. En la galería de entrada, en las paredes fotografías de la calle Lezcano, plano de la ubicación de la casa, etc. y se completa la decoración del departamento con helechos colocados por diversos sitios en maceteros de la época.

INAUGURACION

Se inauguró este departamento, que fue el hogar de Grau, del cual salió el 5 ó 6 de julio de 1879 para no volver; pero en cambio conquistó la gloria, el 27 de julio de 1984, al conmemorarse el sesquicentenario del







Ambientes de la Casa Grau en Lima



nacimiento del Héroe, con gran solemnidad y con asistencia del Presidente de la República Fernando Belaunde Terry, el Ministro de Marina vicealmirante A.P. Jorge Du Bois Gervasi, el Sr. Alcalde de Lima doctor Alfonso Barrantes, el Arzobispo de Lima y Primado del Perú Cardenal Juan Landázuri, el vicealmirante A.P. José Carcelén Basurto y demás miembros del Patronato, también el nieto del Héroe Dr. Miguel Grau Wiesse, a quien el Presidente de la República invitó a cortar la cinta para ingresar al inmueble restaurado.

Antes de retirarse el Presidente de la República, después de haber recorrido el inmueble firmó el libro de visitantes ilustres en el escritorio de Grau, lo mismo que todos los invitados especiales a esta ceremonia.

A partir de esta fecha la Casa de Grau es visitada por numerosos peruanos y extranjeros que, llenos de emoción, respiran el ambiente que un día cobijara al Héroe de Angamos.

OBSERVACIONES Y SUGERENCIAS DEL AUTOR DE ESTE TRABAJO

El departamento otorgado en uso a la Marina según planos de 1973, tenía un área mayor, la cual no ha sido cedida y además creo que Grau ocupaba no sólo el departamento de la planta alta, sino también los bajos y llego a esta conclusión por lo siguiente:

En esta propiedad vivía el Almirante Grau, su esposa, diez hijos, su cuñada Dolores, tenía una sirvienta de nombre María, madre de un tripulante del "Huáscar" de apellido Colán, según carta de Grau a su esposa de fecha 29 de mayo de 1879 y 7 de setiembre del mismo año (pág. 359 del Album Grau, 3ra. edición); vivía además en la casa, por fotografía existente en la pared de la sala, una ama de color de su hijo Rafael; además supongo, tendría una cocinera; es pues imposible que en un departamento de solo tres dormitorios y uno para escritorio donde estaría ubicado el mueble que se exhibe en el Museo Naval del Callao "J. J. Elías" y cuya réplica está en la Casa de Grau de Lima, pudieran vivir tantas personas; aun suponiendo que el escritorio estuviera en un dormitorio. Según las mismas cartas del Héroe a su esposa (carta del 27 de mayo de 1879 Album de Grau, Pág. 359) le dice: "No dejes que los niños salgan solos a la calle y pocas veces a la puerta de calle", "Dile a la sirvienta que su hijo Colán está sin novedad", y la carta del 27 de setiembre 1879 (pág. 379 del Album Grau 3ra. edición) "el Colán ha gastado todo su sueldo, pues poco tiempo después de haberle pagado dijo que ya no tenía, dale sin embargo los nueve soles a María".

Colán debió haberse llamado Faustino, según la lista de la dotación del "Huáscar" (pág. 352 Album de Grau 3ra. edición).

Llego a esta conclusión sin tener en cuenta para nada el libro de Guillermo Thorndike, **1879**, por no ser un libro escrito por un historiador, pero al que prestaron asesoramiento distinguidos historiadores como el doctor Félix Denegri Luna, el R.P. Armando Nieto S.J. y el nieto del Héroe, Oscar Grau Astete, quien le mostró su archivo y pudo darle muchos datos familiares.

El autor ha consignado en su libro en referencia lo siguiente: "que su mayordomo, cuando regresó Grau del banquete que le ofreciera en el Hotel Americano, lo acompañó por el "patio"; "que este mayordomo era chino"; que además en dicho inmueble vivía una modista de nombre Sofía Lay y también una viuda de nombre María Teresa de Valle (págs. 120, 230 y 239), y además tenía una ama zamba, canosa, de nombre Veneración (pág. 55); esto último está comprobado por la fotografía a la que ya me he referido anteriormente existente en la sala, de una ama de color teniendo en sus brazos a su hijo Rafael. Que el mayordomo chino se llamaba Francisco y la sirvienta Casimira. Pero en sus cartas dice que la sirvienta se llamaba María; pudo haber tenido otra sirvienta.

Además tantas personas que vivían en este departamento restaurado de los altos, no tendrían ningún cuarto para servidumbre, ni baño para éstos, lo cual es imposible.

SUGERENCIAS

Cuando ya la Marina disponga de la planta baja de este inmueble y sea cedido también en uso por 99 años por la Pontificia Universidad Católica del Perú, como lo ha hecho con la planta alta, se podría dar término feliz a esta obra de restauración porque ahora es incompleta.

En este caso después de consolidar dicha planta, porque está en muy mal estado, cambiar los desagües, porque en la actualidad un desagüe sirve para este inmueble y el colindante que es un restaurante, ocasionando aniegos y humedad a la pared del pasaje o callejón de servicio, restaurando todos los ambientes cuya distribución es igual a la de los altos.

Salvo que existan cuartos de servicio se cambiaría la ubicación de la escalera de acceso a los altos colocándola en el patio principal de entrada como están ubicadas en la mayoría de las casas de esta época, estando bajo el descanso la entrada al callejón o pasaje de servicio, la entrada ancha con puerta metálica tienda Nº 170 se convertiría en la

entrada principal de la casa con hermoso portón y postigo, a la que se le quitaría el techo que han colocado, para convertirla en tienda, y así de la galería cuadrangular de los altos se vería el patio, y tendría luz directa y por último la tienda Nº 168 que ocupaba el joyero Rosales y en la actualidad una imprenta, se convertiría en una ventana de reja similar y a plomo a la de los altos.

Ganaría así en prestancia y presentación este inmueble y sería la verdadera "CASA DE GRAU".

En la planta baja ya he proyectado que se puede ubicar la oficina para el Director del Museo, una biblioteca, una sala de conferencias, sala de información, sala de video automático, donde los visitantes podrían ver a voluntad: la historia de la Marina, la Acción Cívica de ésta, la vida de Grau, trabajos del SIMA, etc. Además de las habitaciones para el guardián, departamento de restauraciones, servicios higiénicos, etc.

Ojalá algún día vea cumplido este anhelo personal y así como hice diversas donaciones para la planta alta ofrezco desde ahora donar para la planta baja: escritorio, sillón para éste, armario, fanal para el patio de entrada, perilla de cristal para la escalera, etc., todo de la época.

Esta es la historia de las casas donde naciera en Piura en la calle Tacna antes Matriz Nº 662 el Almirante Miguel Grau Seminario y donde viviera en Lima en la calle Lezcano, jirón Huancavelica Nº 172 y de la cual partiera para no volver, pero camino a la gloria y la inmortalidad.

Mi agradecimiento más profundo a los obreros, artesanos, arquitecto Alberto Seminario Temple y Fernando Gordillo, que participaron en estas obras, al Instituto Nacional de Cultura y al apoyo prestado por los miembros del Patronato en este último trabajo.

He tenido a mi cargo la dirección técnica y proyectos de la reconstrucción, restauración, amoblamiento y decoración de estas dos obras y como arquitecto y sobre todo como peruano creo haber cumplido como profesional y con mi patria.

NOTA:

Posteriormente a la fecha de la entrega de este trabajo, la Primera Sala Civil de la Corte Suprema de la República con fecha 12 de noviembre de 1993 declaró infundada la demanda de don Juan Valladares de reversión y en consecuencia la Marina de Guerra del Perú es dueña absoluta del terreno ocupado por la casa Grau de Piura. No procediendo ya ningún reclamo o juicio posterior.

BIBLIOGRAFIA

Archivo de la Marina

Dirección de Intereses Marítimos

Departamento Legal de la Marina

Archivo General de la Nación (Piura)

Registro de la Propiedad Inmueble de Lima

1879 de Guillermo Thorndike

Guía de Lima, de Elmore y Holtig

Archivo personal.

Discurso del Vicealmirante Rafael Durán Rey

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha convocado esta noche para incorporar como Miembro de Número al distinguido ingeniero y arquitecto don Alfonso Estremadoyro Navarro.

La Directiva de este Instituto ha tenido la deferencia de encomendarme que sea yo quien le dé la bienvenida, lo que agradezco y muy especialmente por tratarse del arquitecto Estremadoyro, tantos años vinculado a la Marina de Guerra y por todos los trabajos con que ha contribuido a su prestigio y desarrollo, especialmente en el campo de la restauración de monumentos históricos.

El ingeniero y arquitecto Estremadoyro Navarro nació en Lima, hijo del señor José Antonio Estremadoyro Gonzales y de la señora María Teresa Navarro Coello. Se educó en el Colegio de la Inmaculada de Lima y luego ingresó a la Escuela de Ingenieros entre los diez primeros postulantes. Se graduó en 1939 como Arquitecto-Constructor y como Ingeniero Civil. Hace pues tres años que cumplió sus Bodas de Oro profesionales.

Ha estado casado con la señora arquitecta doña Irma Alberti Bonino, recientemente fallecida, con quien tuviera tres hijos.

En los 53 años de ejercicio de su profesión ha servido a la Nación en la Marina de Guerra en las siguientes dependencias: Dirección General de Intereses Marítimos, Dirección General de Capitanías, Marina Mercante y Dirección del Material. También ha sido ingeniero en el antiguo Ministerio de Fomento y Obras Públicas. Paralelamente ha desempeñado su actividad profesional privada en el campo de la construcción, reconstrucción y/o restauración de iglesias, conventos, inmuebles declarados monumentos históricos, plazas y monumentos, clubes deportivos y diseño y construcción de viviendas.

Algunas de sus principales obras son:

- Iglesia, Convento y Colegio de las Madres Esclavas. Av. Garcilaso de la Vega, Lima.
- Iglesia y Convento de las Hermanas de la Asunción. Av. O. R. Benavides, Lima,
- Colegio y Paraninfo del Colegio de la Inmaculada, hoy Universidad Federico Villarreal. Av. Nicolás de Piérola, Lima.

- Noviciado de los Padres de la Recoleta en Chaclacayo.
- Iglesia en el distrito de La Punta.
- Reconstrucción de la iglesia de la Visitación.
- Residencia Madres Dominicas en San Isidro.
- Numerosas casas y residencias, entre ellas la ocupada hoy por el Colegio de Ingenieros del Perú y su propia residencia en la cuadra 26 de la Av. Arequipa, Lince, que fue premiada por el Concejo Municipal.
- Campos deportivos en el "Club Lawn Tennis de la Exposición", "Club Tennis Las Terrazas" de Miraflores y en el "Centro Naval" de San Borja.

En restauraciones ha efectuado las siguientes:

- Casa en que nació el Gran Almirante Grau, en Piura
- Casa en que nació el Héroe de Arica. coronel Francisco Bolognesi, y adaptada como Museo de los Combatientes de Arica.
- Reconstrucción del local del ex-Correo del Callao para el Centro Naval del Perú.
- Reconstrucción de la casa de la Asociación Nacional Pro-Marina.
- En representación de la Dirección de Capitanías proyectó y fue miembro de la Comisión que construyó las casas para los Trabajadores Marítimos del Callao.
- Adaptación del antiguo Hipódromo de San Felipe para local del Ministerio de Marina.

Entre otras obras pueden citarse las siguientes:

- Ampliación de la Cripta de los Héroes del Cementerio General de Lima, a raíz del Centenario de la Guerra del Pacífico.
- Asesoramiento en el montaje del Museo Naval del Callao "Julio J. Elías".
- Montó y organizó una exposición de reliquias navales en el Colegio de la Inmaculada al conmemorarse el centenario del nacimiento del Gran Almirante Grau.

En lo concerniente a monumentos ha dirigido y asesorado los siguientes:

- Plazas y monumentos al Gran Almirante Grau en Trujillo, Cuzco y Arequipa.
- Bustos del Gran Almirante Grau y otros héroes navales en diferentes localidades del país.
- Paseo de los Héroes Navales y sus bustos en el primer tramo del Paseo de la República, Lima.
- Efigie y bustos del Mariscal Andrés Avelino Cáceres en distintas localidades del Perú.
- Monumentos de cuerpo entero del almirante Manuel Villar, Mariscal Castilla, general Roque Sáenz Peña y coronel Alfonso Ugarte.

Nuestro Miembro de Número que hoy se incorpora pertenece y/o ha ejercido funciones en las siguientes instituciones:

- Consejo Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos y Artísticos del Perú.
- Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores calificados de la Patria.
- Asociación Nacional Pro-Marina
- Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú
- Colegio de Arquitectos del Perú
- Sociedad de Arquitectos del Perú
- Concejo Provincial de Lima, concejal durante dos años
- Concejo Distrital de Lince, concejal durante siete años
- Rotary Club de Lima
- Comité Nacional de Deportes, Vice-Presidente y Presidente Interino
- Federación Peruana de Tennis. Presidente durante siete años
- Centro Naval del Perú. Socio Honorario Vitalicio
- Club Lawn Tennis de la Exposición. Socio Vitalicio
- Club Tenis "Las Terrazas" de Miraflores Vice-Presidente
- Panathlon Club de Lima. Presidente

Ha desempeñado las siguientes comisiones:

- Presidente del Congreso Panamericano de Arquitectos, celebrado en Lima y clausurado en el Cuzco.

- Presidente de la Delegación Peruana de Arquitectos al Congreso Panamericano, realizado en Caracas, Venezuela.
- Presidente de la Delegación Peruana a los Juegos Panamericanos en Sao Paulo, Brasil.

El Arquitecto Estremadoyro ostenta las siguientes condecoraciones nacionales y extranjeras:

- Comendador "Orden de San Gregorio Magno". Vaticano, Santa Sede. 1953
- Comendador "Orden Servicios Distinguidos". Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. 1963
- Comendador "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" 8 octubre 1963
- Gran Oficial "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" 1984
- Comendador "Orden Cruz Peruana al Mérito Militar del Perú". 1975
- "Laureles Deportivos Segunda Clase" 1958
- Comendador "Orden Laureles Deportivos del Perú". 1963
- Comendador "Orden Mérito del Tenis del Perú". 1970.

Ha sido honrado con las siguientes medallas:

- "Arrupe" de la Orden de los RR.PP. Jesuitas. 1992
- Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.
- Asociación Nacional Pro-Marina
- Centro de Estudios Histórico-Militares
- Centenario del Combate del 2 de Mayo de 1866
- Concejo Provincial de Lima
- Concejo Distrital de Lince
- Colegio de Arquitectos
- Medalla "Antonio Raimondi"
- Medalla "Paul Harris" del Rotary Internacional
- Medalla por asesoría en la colocación de la efigie y busto del "Mariscal Andrés Avelino Cáceres".
- Medalla por asesoría Monumento "Roque Sáenz Peña"

- Medalla por asesoria Monumento "Alfonso Ugarte".
- Medalla por asesoria ampliación "Cripta de los Héroes".
- Réplica del sable del coronel Bolognesi por la construcción del Museo Héroes de Arica.
- Federación Peruana de Tenis: Medalla de Oro Campeón Singles en 1948. Como se recordará, fue un brillante y excelente tenista, poseyendo gran cantidad de copas y trofeos de ese deporte.
- Además numerosos diplomas nacionales y extranjeros por sus méritos y servicios.

Todas estas actividades dan una idea de la vasta experiencia reunida por el ingeniero Estremadoyro, que nuestro Instituto ha aquilatado, especialmente en el área de restauraciones históricas, antes de que la Junta Directiva acordase, con indudable acierto, incorporarlo a nuestra nómina de Miembros de Número.

Nuestro ilustre recipiendario ha escogido como tema de su disertación "Las dos Casas de Grau, Héroe de Angamos". Al referirse a la Casa de Grau en Piura nos ha relatado pormenorizadamente cómo dirigió su restauración a partir del mes de junio de 1963, en que la visitó por primera vez, siendo a la sazón Presidente del Consejo Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos y Artísticos del Perú. Nos narra su sorpresa al ver el estado ruinoso en que se encontraba, llena de malezas y basura, por lo que el regresar a Lima expuso esta situación al Ministro de Marina y su ofrecimiento para encargarse del proyecto de restaurarla y amueblarla, lo que llevó a cabo en un año con el apoyo de la Superioridad Naval. También nos da a conocer nuestro flamante Miembro de número que actualmente está para fallo de la Corte Suprema de la República el terreno que falta terminar de construir de 566.66 m^2, que hay al fondo de la casa y que fue expropiado el año 1977, pero que sus antiguos propietarios han apelado de esta expropiación. Esperamos que este fallo sea confirmatorio del de Primera Instancia y Corte Superior de Piura, desestimando la apelación; con lo que la Casa de Grau de Piura tendrá su área original y total de 1,066.66 m^2, según copia literal de dominio, con lo que se podrá construir en dicha área las habitaciones que faltan y en esta forma quedaría totalmente restaurada la casa donde naciera nuestro Gran Almirante.

Al tratar la "Casa de Grau en Lima", que acabamos de escuchar con tanto interés, el ingeniero Estremadoyro, nos menciona que mediante un Convenio suscrito entre el Ministerio de Marina y la Pontificia Universi-

dad Católica del Perú y la Administración de la Herencia Riva Agüero en diciembre de 1983, la segunda entregó en uso por 99 años prorrogables el departamento alto Nº 172 de la calle Lezcano donde vivió el Gran Almirante Grau, su esposa, sus diez hijos y su hermana Dolores y del cual partiera para su inmolación en Angamos. Este Convenio también estipulaba la constitución de un Patronato. El inmueble cedido que tenía más de 200 años de construcción estaba muy deteriorado, por lo que fue necesario restaurarlo y amoblarlo íntegramente, bajo la dirección de nuestro ilustre nuevo Miembro de Número, labor que tomó siete meses. En este caso está pendiente la entrega de la planta baja a la Marina de Guerra por la Universidad Católica para su restauración, de modo que quede completamente terminada y tal como la habitara el Gran Almirante Grau y familia.

Señor ingeniero y arquitecto Alfonso Estremadoyro Navarro: en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, me es sumamente grato extenderle nuestra más cordial y calurosa bienvenida como Miembro de Número, en reconocimiento a vuestras virtudes y merecimientos de hombre esclarecido y excelente profesional.

Artículos

*Las naves de Colón y la polémica que no cesa**

JOSE MARIA MARTINEZ-HIDALGO Y TERAN

ANTECEDENTES

En los albores de la ciencia de la arqueología naval, que podemos considerar de mediados del siglo XIX, concretamente de 1840, año de publicación de los primeros estudios de Agustín Jal, ya se formuló con carácter de problema histórico importantísimo la pregunta de cómo era la capitana de la primera flotilla de Colón, la nao "Santa María", y también las de sus dos compañeras, las carabelas "Pinta" y "Niña", con las que se llevara a cabo el descubrimiento geográfico más trascendental de la historia de la humanidad por los resultados políticos y humanos y dar paso a la exploración del Pacífico hasta las islas Filipinas y las Molucas, que culminaría con la vuelta al mundo iniciada por Magallanes y concluida por Juan Sebastián de Elcano.

Las teorías sobre las naves colombinas deben fundamentarse principalmente en datos procedentes del **Diario** del primer viaje al Nuevo Mundo -extracto de Las Casas-, en representaciones de otras naves de la época en grabados, cartas, relieves, tapices, pinturas, medallas y sellos, así como en noticias de archivo y citas de historiadores y viajeros, en general muy someras y faltas de criterio marinero, y también en deducciones del estudio de los primeros tratados de náutica y arquitectura naval, todos ellos, menos uno, bastante posteriores al descubrimiento de América. Las bases fundamentales se encuentran en historiadores del descubrimiento y la empresa de Indias: Pedro Mártir de Anglería, Gonzalo

* De la **Revista General de Marina**, Madrid, año 1986, tomo 211, noviembre.

Fernández de Oviedo, Fernando Colón, Cesáreo Fernández Duro, Julio F. Guillén, Antonio Ballesteros Beretta, Samuel Eliot Morison, John Boyd Tacher y Paolo Emilio Taviani, por citar unos pocos. Y en cuanto a centros de investigación: Archivo General de Indias, Sevilla; Archivo General de Simancas; Archivos de la Casa de Alba y del Duque de Veragua, Madrid; Biblioteca Colombina, Sevilla, y Biblioteca Nacional, Madrid. Se ha hecho clásica la **Raccolta di documenti e studi pubblicati della R. Commisione Colombiana nel quarto centenario della scoperta dell'America,** publicados e ilustrados por Cesare de Lollis. De gran valor es la reciente aportación de Consuelo Varela: **Cristóbal Colón. Textos y documentos completos (1982),** y **Cartas particulares y Relaciones coetáneas (1984),** otra excelente entrega preparada con Jaime Gil, su esposo.

Mi interés por las naves del primer viaje se extendió luego a las utilizadas en los otros tres viajes de Colón, y que en total llegan a la treintena, unas cinco naos y veinticinco carabelas.

Para la reconstrucción de las naves del primer viaje de Colón al Nuevo Mundo, el relato colombino transcrito por Las Casas es todavía hoy la fuente principal, lo más auténtico y sugerente. Gracias a él nadie puede discutir el aparejo de la nao capitana, que supone, podemos decir, ya un 50 por 100 de veracidad en el conjunto y, además, influye en la decisión por las líneas del casco: aparejo de nao, casco de nao, líneas de nao, bajo la típica fórmula del *as, dos, tres.* Si el aparejo hubiera sido de carabela, en todo proyecto aceptable debería incluirse una superior relación de manga a eslora, o sea, se alargaría de 1:3 a 1:3,33, y hasta algo más; es el caso de la "Niña" y la "Pinta", cuyos aparejos y cambios cita también el **Diario**.

Otros preciosos datos a extraer o deducir del **Diario** son: pesadez de la "Santa María", o lo que es igual, lentitud, en contraste con la ligereza y cualidades bolineras de la "Pinta" y la "Niña", castillo de proa en la nao capitana; clases de buques que componían la flotilla: la "Santa María", nao de gavia; la "Pinta", carabela redonda, y la "Niña",carabela latina a su salida de Palos, y carabela redonda después del cambio introducido en Las Palmas; embarcaciones menores, la barca y el batel; armamento de lombardas, ballestas y espingardas; referencias a las agujas náuticas y observaciones del cambio de declinación magnética, pero no, como se ha pretendido, descubrimiento del fenómeno de la declinación, ya citado por Chaucer en su **Treatise on the Astrolabe (1380).**

RECONSTITUCIONES DE LA NAO "SANTA MARIA"

Hasta 1963 las reconstituciones de la "Santa María" basadas en una labor original fueron estas cuatro: 1º De la Comisión Española de 1892, presidida por el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro. 2º De Enrico D'Albertis (1892). 3º Del entonces teniente de navío Julio F. Guillén, para la Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929), y 4º De R.C. Anderson (1930), para la Addison Gallery of American Art, Andover, EE.UU.

En 1963, bajo mi dirección, se terminaron los planos y modelos de la nao "Santa María" y de las carabelas "Niña" y "Pinta", hoy expuestos en el Museo Marítimo. (En 1984 estos modelos fueron enviados al Japón y expuestos en Osaka y Tokio, en una muestra conmemorativa del descubrimiento de América). También en 1963 construí la nao "Santa María" para la Feria Mundial de Nueva York (1964), y en 1968 hice otra, asimismo a tamaño natural, para Venezuela, y que actualmente se halla en un lago del Parque del Este, de la ciudad de Caracas.

Así, las únicas reconstrucciones a tamaño natural son las españolas de Fernández Duro, Guillén y del que suscribe, debiendo abordar muchos problemas de construcción, distribución interior, escantillones y aparejado, que se soslayan en los modelos a escala reducida y más todavía en pequeños planos y dibujos ilustrativos de libros y artículos.

Todos los autores mencionados consideraron que la "Santa María" era una nao, a excepción de Guillén, que, inexplicablemente, la supuso carabela, en medio de la gran sorpresa del mundo de la arqueología y la historiografía naval. (Conste que esta discrepancia no es óbice para una gran admiración y respeto a la personalidad y saber de don Julio F. Guillén). La "Santa María" de 1892 se botó al agua en el arsenal de La Carraca, a los sesenta y tres días de haberle puesto la quilla, para tomar parte principalísima en las fiestas del IV Centenario, en Huelva, y atravesar luego el Atlántico por sus propios medios.

Fernández Duro definió a la "Santa María" como nao (aunque no por su verdadera razón), basándose en el **Diario**, del que pueden extraerse otras conclusiones de mayor peso. La base para las medidas principales del casco la estableció por la eslora de la barca, que como Jal, creyó que estaba expresada en el **Diario**, al interpretar erróneamente un pasaje de éste, error en que le siguió Guillén en su titulada carabela. En lo demás, se inspiraría en Diego García del Palacio y Juan Escalante de Mendoza, llevándole a una nave más propia de la mitad de siglo XVI. Al hacer curvadas las reglas del castillo de proa, introdujo una apariencia sin

precedentes en esa estructura, siempre rectilínea. Pero el error más acusado de la nao de Fernández Duro, aparte de los motivos ornamentales de que estaba recargada, en contraste con el tono austero de la época, sobre todo tratándose de una nao mercante como era la "Santa María", lo señalaba su popa cuadra, no vista en naos -aunque sí propia de las carabelas-, hasta la carta de Piri-Reis (1513), falseando con ello las líneas de la obra viva. Fernández Duro copió la popa de la nao en la carta de Diego Rivero (1529) y en conjunto su obra resultó con aspecto de nave holandesa de mediados del siglo XVI.

El capitán Enrico D'Albertis no se dejó arrastrar por la equivocación de la eslora de la barca y estableció su base argumental partiendo de una supuesta tripulación de cuarenta hombres, que puede considerse acertada, como el conceptuarla nao y diseñar el castillo con bordas rectas.

La única versión de la "Santa María" como carabela fue la de Guillén, construida en Cádiz al calor de la Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929). En ella se repitió el error de Jal y Fernández Duro al deducir la medida del combés por la falsa eslora de la barca que hizo decir a Samuel E. Morison: "Basándose en el principio de la restauración del mamut partiendo de la quijada, propuso Augustin Jal en 1840 la reconstitución de las medidas de la "Santa María" tomando como punto de partida la eslora de la barca, las cinco brazas, que supuestamente le adjudica Colón en su **Diario**; pero por desgracia tomó la quijada falsa. Las cinco brazas de esta anotación se refieren a la profundidad en la boca del puerto de Baracoa que fue sondada desde la barca y no la eslora de la misma". En este proyecto el aparejo puede considerarse correcto, a excepción de la vela de gavia, y la cámara de popa, semejante a la tan conocida "Oceanica Clasis", ganó en sabor medieval a la de 1892.

R.C. Anderson hizo un modelo a escala reducida de la "Santa María" en 1930. Como D'Albertis, no tuvo que resolver la multitud de problemas de construcción del casco y del aparejado que se presentan en los intentos de réplicas a tamaño natural.

En 1958, al ser nombrado director del Museo Marítimo de Barcelona, tuve ocasión de materializar mis estudios de las naves de Colón en sendos modelos ejecutados en el taller del museo y expuestos a partir de 1962: la "Santa María" como nao, la "Pinta" como carabela redonda y la "Niña" como carabela latina, según era a la salida de Palos.

De la "Santa María" me encargaron una reconstrucción a tamaño natural para ser expuesta en la Feria Mundial de Nueva York. Luego fue

trasladada a Washington, St. Louis y Miami, y aquí terminó en un desgraciado incendio. Otra gemela la construí también en Barcelona para Venezuela y después de varios viajes, uno de ellos a Colombia, al final se llevó a un lago del Parque del Este de la ciudad de Caracas, en el que continúa.

Mis argumentos a favor de que la "Santa María" era una nao son:

1º. Colón, muy puntual al clasificar naves y embarcaciones menores, en su **Diario** llama siempre *nao* a la "Santa María", y sus ochenta y una citas sin duda se habrían duplicado de no naufragar y haber vuelto a España.

2º. La precisión del descubridor es admirable, y cuando se refiere en conjunto a los tres barcos los llama *navíos* y ni una sola vez, *naos*, a las carabelas.

3º. Es inadmisible el punto de vista sustentado, primero por Jal y repetido luego por Alcalá Galiano y Guillén, quienes interpretaron que al decir *nao* Colón se refiere a la *nao capitana* en vez de al tipo definido de carraca, porque en tal caso, al pasar su insignia a la "Niña", por decirlo en términos actuales, después del hundimiento de la "Santa María", en lo sucesivo habría denominado nao a la "Niña" y continuó, sin excepción, llamándola carabela.

4º. Entre los contadísimos autores que mantienen la teoría de la "Santa María" como carabela, Guillén quiso ofrecer como prueba el que la tradición habla de las tres carabelas. No hay tal tradición histórica y el referirse a carabelas es sólo un hábito popular por el amplio uso que de ellas hicieron los portugueses y porque Colón, en sus viajes, llevó, según se ha dicho ya, sólo cinco naos por veinticinco carabelas. (Sobre esto la Universidad de Génova me va a publicar un estudio este mismo año).

5º. A los conocedores de la navegación a vela, la lectura detenida del **Diario** les sugiere en seguida la idea de que la "Santa María" era una nave de clase distinta de la "Niña" y la "Pinta".

6º. El aparejo de la "Santa María", afortunadamente citado en el **Diario** en su totalidad, es otra prueba concluyente de que se trataba de una perfecta ***nao***.

7º. Colón, en referencias amplias, cuando habla él y no el recopilador, como las del 14 y 19 de octubre en el **Diario** del primer viaje, contrasta la nao con la carabela.

8º. Pedro Mártir de Anglería, compatriota de Colón y que vivió en su época, en **De Orbe Novo** (1516), dec. I, Lib I, se refiere a las naves del descubrimiento diciendo: *Tria Navigia: unum onerarium caueatum, alia duo mercatoria leuia sine caueis, quae ab Hispanis carauelas vocantur. (Tres navíos: uno de carga y con cofa* -la nao-, *los otros dos barcos mercantes sin cofas, que los españoles llaman carabelas).*

9º. La "Santa María" tenía el castillo de proa característico de las naos, según revela el **Diario** (14 de octubre).

10º. La "Santa María" fue construida en el norte, en Galicia o Santander, donde apenas hubo precedentes de carabelas.

En mi versión, la "Santa María" tiene gálibos llenos (por un reciente estudio basado en documentos de época ha afinado algo las líneas de agua) y su eslora en cubierta es de 23,60 metros, con el casco robustecido por fuertes cintones y bularcamas. (Quien desee más datos puede consultar mi libro **Las naves de Colón**. Aquí he tenido que reducir a la mitad el trabajo que había preparado. Comprendo que debe haber limitaciones de espacio y agradezco el que se me ha reservado).

También remito a la propia obra para lo referente a las carabelas "Niña" y "Pinta", con el ruego de que se comparen mis planos con los que aparecen en el folleto **Naves del Descubrimiento: la "Santa María", la "Pinta" y la "Niña"**, de Guadalupe Chocano Higueras, editado por el Museo Naval y sobre lo que no hay comentarios. Por mi parte, y en defensa de una propiedad intelectual, los haré oportunamente.

PROYECTOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

A su creación, este centro cultural de la Armada estaba dirigido por el vicealmirante don Fernando Moreno de Alborán, quien me comunicó el propósito de construir naves como las tres del primer viaje de Colón, para el V Centenario del Descubrimiento de América y me pidió que colaborara en ello. Vino a Barcelona con el embajador López Summers y varios jefes de la Armada, entre ellos, el ahora capitán de fragata ingeniero naval don José Luis López Martínez.

En reuniones en el Museo Marítimo, en ésta y en una segunda visita, les informé ampliamente de mis trabajos sobre naves colombinas, a la vista de modelos de la nao "Santa María" y de las carabelas "Pinta" y "Niña" (hechos en 1959-1962 y no en 1969, como dice Etayo, en busca de prioridad). Entonces entregué al citado ingeniero naval libros y juegos



La "Santa María"

completos de planos, entre ellos los empleados en sendas construcciones a tamaño natural de la nao "Santa María", para la Feria Mundial de Nueva York (1964) y para la Corporación Venezolana de Fomento (1968), explicando ampliamente, en unión del constructor naval Narciso Cardona, el método seguido en la selección de maderas y multitud de detalles del arte del carpintero de ribera, del aparejador y del velero, pasando una película que muestra todo el proceso de la construcción de la nao, desde la tala y transporte de la madera hasta su llegada a Nueva York. Pero ahora mi propósito es otra historia, es responder a Carlos Etayo, a sus dos artículos en esta **Revista General de Marina**; esto por cariño y respeto a los almirantes Rey y Moreno de Alborán, a los lectores de la **Revista** y a tantos jefes y amigos, de mis treinta años de inolvidables vínculos con la Armada que llevo en el alma, y por la admiración y afecto que tengo a quienes componen sus gloriosos Cuerpos, lección permanente de profesionalidad y señorío. No es que con ello quiera obligarle a cambiar de opinión ni a evitar la crítica, pues cuando se hace algo destinado al público, se debe aceptar de antemano tanto la crítica adversa como la favorable, pero el empecinamiento es denostar toda una obra acogida con innumerables elogios por el mundo de la cultura marítima, citada y reproducida en obras tan importantes como la de Alan McGowan y Paolo Emilio Taviani, y con el altísimo honor de ser expuesta en el Museo Nacional de Estados Unidos, caso único para un español, así como en Osaka y Tokio, entonces ya no es crítica, ya no es un juicio sereno, es otra cosa. Pero Etayo quiere polémica a todo trance; pues expongamos por una vez nuestras discrepancias aquí -yo hasta ahora las silencié-, mas sin dejar nada importante en el boligrafo.

ORIGEN DE LA POLEMICA

No soy yo, es el propio Etayo el que lo explica en las páginas 129 y 130 de su libro **La expedición de la Niña II**, Barcelona, 1963. En Canarias, dice, "como otros muchos lo habían manifestado en Guetaria y Palos, se extrañaban de las reducidas dimensiones de la Niña II".

"-¿Tan pequeña era la que llevó Colón?" (La titulada "Niña II" sólo tenía 13 metros de eslora total).

"Yo les respondí -sigue Etayo- que, en mi opinión, sí, aunque recordaba la impresión que tuve cuando el director del Museo Marítimo de Barcelona, Martínez-Hidalgo, me dijo que según testimonio de Michele de Cúneo, que acompañó a Colón en el segundo viaje, la "Niña" desplazaba 60 toneladas" -(No que desplazaba, sino que tenía 60 toneladas de arqueo, le dije).

-¿Cómo? ¿Dónde viene eso? ¿En qué libro?

-"¿No has leído **The admiral of the ocean sea**, del almirante norteamericano Morison?"

"Me quedé como si me hubieran dado con un saco de arena en la nuca. Por un momento pensé que no había duda que me había colado en mis deducciones, pero después pedí el libro de Morison a Hidalgo y comencé a leer... y en seguida me asaltaron algunas dudas sobre si la "Niña" del segundo viaje era el mismo barco que la del primero".

El sorprendido, realmente, fui yo. Que me preguntara quién era Samuel Eliot Morison y desconociera su famosa obra **El Almirante de la Mar Océano**, superó mi capacidad de asombro.

Dejé a Etayo un ejemplar en castellano de la obra de Morison, traducida por Héctor Ratto y publicada en Buenos Aires. Le hice la objeción de que en su "Niña II" no cabría el centenar largo de pasajeros traídos por Colón al regreso del segundo viaje y, abrumado, marchó a Madrid. Al cabo de unos días regresó con la noticia de que la "Niña" del segundo viaje era diferente de la del primero, según le informara alguien. Esta teoría de Antonio Ballesteros -le dije- ya fue rebatida por Alejandro Cioranescu y otros. Juan Niño, el maestre y propietario, siguió a bordo en el segundo viaje y oficialmente a la carabela se la continúa llamando "Santa Clara" por la patrona de Moguer. (Acabo de reunirme con una comisión que me envía el **National Geographic Magazine**, para informar sobre un documento hallado por el profesor Eugene Lyon, que tal vez aclare algo en relación con este tema).

En cualquier caso, a bordo de la "Niña" de Etayo tampoco podrían desenvolverse los veintiún tripulantes, uno más o menos, que llevara la de Colón, según se desprende a simple vista y por las quejas de falta de espacio de tripulantes embarcados en la aventura. Además, ahora Etayo exhibe dudosas justificaciones, pero en cualquier caso, queda demostrado que hizo la "Niña II" a ciegas, sin noticias de la teoría de Ballesteros, y luego fue en busca de argumentos para defenderla.

El criterio *firmísimo*, como acostumbra a decir la segunda vez que repite una suposición, de una eslora en cubierta de 13 metros, para la "Niña", ya lo ha modificado en la actualidad, y otros criterios, supongo también *firmísimos*, le permiten alargarla a 16,80 metros.

Pasemos a otro punto. Todo el montaje de la teoría de Etayo sobre las naves de Colón radica en dar importancia, incluso con aires de

confusión que puedan inducir al profano a considerarlo hallazgo suyo, a las naves dibujadas en una carta de la Biblioteca Colombina que perteneciera a Fernando Colón, archiconocidas ilustraciones desechadas por los historiadores al ser de una fecha bastante posterior al descubrimiento del Nuevo Mundo, y porque la pretendida "Niña" es un dibujo con dos y en otro con tres velas latinas, cuando sólo llevó ese aparejo de Palos a Las Palmas, y no en sus andanzas antillanas. Además, en estos diseños puede verse el velamen, pero no hay base para hacer unos planos y menos los de formas, como dice temerariamente él y algún amigo suyo. Prueba de ello es que no los tuvieron en cuenta Fernández Duro, Monleón y D'Albertis, en 1892, y después, Heinrich Winter dice: "De una carta de Haití de 1530, en Sevilla, falsamente atribuida a Colón. Ninguna de las naves lleva cebadera en el bauprés, cebadera que Colón recuerda expresamente. Aunque los caracteres para escribir los nombres de los lugares indican que habían avanzado el siglo XVI". Para rematar su tesis, Etayo manifiesta que en la catedral de Sevilla existe la tradición de considerar estos dibujos como de las naves de Colón, cuando en Sevilla ni el cabildo catedralicio ni el coro de seises se ha ocupado jamás de estos asuntos. La catedral de Sevilla sólo tiene aneja la biblioteca legada por Fernando Colón, y en un reciente congreso internacional se formularon fuertes quejas por las dificultades que existen para trabajar allí. (Esto lo decían el pasado noviembre; en enero se derrumbó el techo de esa biblioteca). Aunque la carta fuera de Andrés Morales y se date entre 1509 y 1515, los tres barcos representados dos veces en ella nada dicen de los de 1492, porque en ese período, y con la experiencia de las travesías atlánticas, cascos y velámenes eran bien diferentes de los medievales de la primera época de Colón y esto lo demuestra la carta de Diego Rivero (1529).

Vayamos a las dimensiones de la nao "Santa María". (Será torpeza mía, pero se hace muy difícil seguir el contenido de los libros y artículos de Etayo, y hacer la síntesis a presentar al lector de sus portuguesas inspiraciones).

Cita, como citamos todos, el manuscrito de Escalante de Mendoza (hacia 1575): "Don Cristóbal Colón, que descubrió y dio principio a la navegación a las Indias Occidentales, no escogió ni buscó para tan gran empresa navíos grandes, sino muy pequeños, muy poco mayores de cien toneladas". Escalante dice esto un poco de pasada y el pasaje permite cierta elasticidad en las cifras, pero hacia arriba, no hacia abajo. Estas cien toneladas largas son de arqueo, y el arqueo depende, naturalmente, del reglamento. ¡Como las leyes! Del espacio en la bodega hay que destinar parte a pañoles, alojamientos, víveres, agua y leña en gran cantidad, con lo cual el arqueo neto, la parte destinada a la carga, es muy variable. Por ello creo mejor vía de entendimiento la de la eslora.

La nave medieval, y a través de muchos ejemplos, sabemos que tenía una eslora en cubierta que oscilaba entre los 20 metros de las naos más ligeras y los 35 de las grandes carracas. Para D'Albertis, 26,3 metros; Guillén, 25,7 metros; Anderson, 24,7 metros, y la mía 23,5 metros. Así puede verse que las diferencias no son grandes. Pues bien, Etayo, en 1962, se descolgó con una eslora de 14 metros y ahora la amplía a 18,48 metros. Como en el caso de la "Niña", a la tercera va la vencida, y después de tanto alboroto se colocará en línea general, en lo que para cualquier medievalista naval es evidencia de un proceso manifestado en la evolución histórica del buque, conocida a través de numerosos estudios y de lo que ofrecen los museos, sobre todo de los países marítimos de Europa occidental y publicaciones de gran solvencia como **The Mariner's Mirror** (Haría falta que explicara, en cuanto a la "Santa María" de 14 metros, cómo la aparejaba con cinco velas, arbolaba tres palos y embarcaba cuarenta hombres).

CENSURAS AL CENSOR

En mi libro **Las Naves de Colón**, eludí tantas y tantas críticas como se puede hacer a la publicación de Carlos Etayo, **La Santa María, la Niña y la Pinta**, a su viaje y peripecias. También pasé por alto sus artículos en la prensa madrileña. Pero ahora creo que mi silencio pudiera interpretarse mal.

En el artículo publicado en el número de mayo de 1984 de esta **Revista**, Etayo exponía lo que debían hacer los arqueólogos de la Armada, lo cual me sorprendió, porque hasta entonces jamás había oído hablar de esa clase profesional.

Me acordé de mi entrañable amigo y compañero Luis Manero que, siendo estudiante, y por apuesta, entró gratuitamente en el cine, en Zaragoza, y con reverencia del portero, al decir que era el "Acimut de la Armada".

Ahora, Etayo, en otro artículo, también en esta **Revista**, y en su número correspondiente a agosto-septiembre de 1985, dice que de hombres es errar y de sabios rectificar "cuando hay motivos claros y contundentes para ello". (Una vez recibí de un amigo librero una felicitación navideña diciendo: "Regale libros", y le contesté: "Lo mismo te digo").

Muy bien, analicemos los títulos de Etayo para ejercer de censor y dar lecciones; veamos la credibilidad que puede otorgársele.

Etayo construyó en Pasajes la nombrada "Niña II", con una eslora de 13 metros, que arbolaba dos palos. Al considerarla terminada, se

dispuso a emprender precipitadamente el viaje, por miedo a que yo pudiera hacerle la competencia con la "Santa María" que construía en Barcelona, según él mismo confiesa en su libro **La expedición de la Niña II**, cuando mi criterio es que por no poder repetirse el viaje de Colón en similitud de condiciones, se arriesga mucho, en factores humanos y económicos, para no ganar nada, como ya le ocurrió a Víctor María Concas en 1892. Si la cosa sale bien, pueden decir que esa travesía atlántica la hizo Bombard en una lancha neumática, los noruegos a remo y Heyerdahl con la "Rah II", una balsa de papiro, que en 1970 fue de Safi a Barbados en 56 días. (A Concas, con una dotación numerosísima y escogida, procedente de la corbeta "Nautilus", o sea, muy experta en vela, se le achacó el anacronismo de montar una rueda de timón en la cubierta de la tolda, el uso de triángulos de capa y de un compás o aguja magnética moderna).

Con una tripulación inexperta, algunos sobrados de años y carencia de facultades físicas, sin adiestramiento previo todos, la salida de Pasajes de la "Niña II" fue un espectáculo en el puerto, donde, según Robert Marx, las apuestas de que no llegaría a América eran de 50 a 1, al ver aquel barco, sin gracia y con aire de exvoto, ir de una parte a otra, a merced del viento y la corriente, pese a armar remos para evitar lo peor.

En la página 54 dice Etayo (5): "Uno de ellos, admirado por la estrechez del casco de la embarcación que a él le parecía excesiva, me dijo varias veces:

¿Para qué lo has hecho? ¿Para esquiar?"

Ya en el mar izaron el aparejo latino y no fueron capaces de lograr que el barco arrancara y mantuviera un rumbo. Etayo estaba desorientado y consultó al velero Chacártegui, y a Juan Manuel Alonso Allende, campeón del mundo de vela y presidente de la Federación Española de Clubs Náuticos, de la que en su tiempo fui asesor técnico, como ya lo había sido de su tío y antecesor, Pedro Galíndez. Conocí bien al llorado Juan Manuel por haber mantenido una estrecha colaboración durante años y creo interpretar su idea de que no se puede enseñar navegación a vela con aparejo latino, en una salida a la mar, y a la petición de ayuda por Etayo, se quitó el compromiso de encima diciendo que debía irse a una regata en Santander. Continúa Etayo: "Después de varias gestiones resolví hacer un rápido viaje en avión a Palma y hablar con un inspector de la Naviera Mallorquina llamado Vicente Marí". (No podía ir mejor orientado. A Marí se le consideraba un excelente marino que dominaba el arte del aparejo latino).

"La entrevista resultó muy interesante, Vicente Marí me causó una impresión excelente. Parecía un verdadero hombre de mar, había navegado muchos años en veleros, la mayoría con aparejos latinos, y muchas veces en jabeques con la entena en medio. Aconsejó no cambiar en alta mar, y al enterarse de que no había usado troza en mis pruebas, no solamente me asesoró sobre ella, sino que me regaló un par; me dijo también que la avería más corriente era la rotura de la raca y me aconsejó que llevara doble y varios respetos. Lo mismo que Allende, me resaltó la importancia de ir estudiando las posibles mejoras practicando la navegación. Le ofrecí un puesto en la dotación, pues le caía muy bien la idea, pero sus ocupaciones no le dejaban tiempo libre". (La opinión de Vicente Marí sobre Etayo y su barco no la transcribo al no estar ya en este mundo para confirmarla).

De regreso a la "Niña II" contrata Etayo su remolque de Guetaria a Vigo por el carguero "Río Urumea", sin acordar un sistema de señales para graduar el remolque, alargarlo o acortarlo, así como para regular la velocidad. Al correr peligro de graves averías por ser corto el remolque o ir demasiado deprisa, no me acuerdo ahora, Etayo se fue a proa a llamar la atención del remolcador a tiros de pistola...

Después de largar el remolque frente a Vigo, la "Niña II" era lo que dice Robert Marx: "A ship that couldn't sail". (A Robert Marx alguien le ha presentado como un aventurero sin escrúpulos. Aparte de sus éxitos de audaz buceador, recomiendo la lectura de sus libros de historia e investigación naval a quien desee formar un juicio desapasionado).

En la costa de Portugal el periodista Jesús Hermida, desesperado, solicitaba que lo transbordaran a un pesquero. Allí tuvieron ya necesidad de pedir agua por dos veces a pesqueros, y en la página 77 Etayo dice: "Mando cambiar el aparejo redondo por el latino". ¡Esto no es serio! Lo que hacía era colgar, así, colgar, una entena con vela latina y luego una verga con vela cuadra. Pero esto no es el cambio de aparejo propio de un marino. El aparejo latino requiere una jarcia y el redondo otra muy diferente, firme y de labor, que no se puede guarnir en la mar en un par de horas. Además, en la "Niña" de Colón, por cambio de aparejo latino a redondo, que se hizo como en una semana en Las Palmas, se entendía arbolar un trinquete con vela cuadra, tal vez mover algo el mayor, afirmarlo con obenques y guarnir la jarcia de labor de las velas cuadras y equilibrar a popa con una mesana latina. (Lo que dice Etayo del centro vélico y del centro de resistencia lateral es lo que expliqué tantas veces a los niños del Optimist cuando introduje este monotipo en España). Nada de esto hizo Etayo, ni en Huelva ni en Las Palmas. Y así, la "Niña II" resultó un barco incapaz de ceñir y de capear, de esa maniobra funda-

mental para no perder barlovento que Colón llamaba "aguantar a la corda". En mi opinión, sin tripulantes y mando capaces de hacer esto, no se puede atravesar el Atlántico en el tiempo en que lo hizo Colón: 35 días en el primer viaje y sólo 21 en el cuarto, el más rápido de todos. Etayo tardó 77 días (Etayo, sin objetar nada, cita de Quirino de Fonseca que una carabela latina ciñe en 30 grados; y yo, que he navegado en más de treinta yates, con aparejo marconi de balandro, cúter, queche, yol y goleta, le digo rotundamente que no, que eso no lo logran los mejores yates de hoy).

En la página 91 de su libro (5) manifiesta, antes de llegar a La Rábida: "Hay que contratar, a ser posible, a un entendido en aparejos latinos". Y en efecto, ya en Huelva (pág. 98), explica: "Dos o tres días antes de la partida se realizaron en la ría las pruebas del aparejo latino dirigidas por Juan Llagas.

Apenas había viento. Lo primero que hizo fue poner la entena equilibrada, es decir, que pesara lo mismo la mitad de proa que la de popa; después izamos y comenzaron las pruebas. Nuestra idea era estudiar al mismo tiempo el problema de la salida, probando cómo actuaban las corrientes, cambiando al ser posible...".

"Vueltos al fondeadero, con el asombro de todos, Juan Llagas cambió la entena con relativa facilidad...".

"Me di cuenta de que, efectivamente, Juan Llagas era práctico en el manejo del aparejo latino, y aquella tarde, al pagarle su trabajo, le ofrecí contratarlo por una buena cantidad si embarcaba con nosotros".

– "Don Carlos, me es imposible –contestó–; no tengo salud".

– "Venga usted hasta Canarias, le pagaré bien".

"Pero se negó en redondo. Contar con él hasta Canarias hubiera sido perfecto, ya que era hasta allí cuando debíamos navegar con el aparejo latino, a fin de que la travesía fuera lo más parecida posible a la de la primitiva Niña".

"Dada la negativa de Juan Llagas y otros fracasos para embarcar prácticos en vela latina al medio, comencé a dar vueltas en la cabeza al problema de la salida".

La navegación a vela requiere, entre otras cualidades, mucha experiencia, en especial el aparejo latino de velas con tres grados de libertad. Es imposible que en pocas horas se pueda aprender el arte de la vela: aparejado, maniobra y navegación.

En estas condiciones pregunto: ¿Cómo hay que calificar el hecho de embarcar ocho hombres para una expedición marítima, y ya en ella resulta que por cuatro veces el capitán debe recurrir a personas expertas para que le aleccionen en su cometido? Para los provenzales, la vela latina tiene este dicho de mujer: "Si no me conoces, no me toques".

Las vicisitudes del viaje, al borde de la tragedia, contadas por el organizador y principal protagonista, así como por algunos de los "sufridores", demuestran su gran suerte.

Pero ahora Carlos Etayo pretende erigirse en *magister* y consejero en lo relativo a naves y navegación de los tiempos del descubrimiento de América; voy a resumir brevemente por qué no puedo aceptar su competencia.

Eso que dice de cambiar el aparejo redondo por el latino en algo más de una hora -pág. 108 de (5)- es una broma pesada. Véanse en mis modelos o planos o en los de cualquier otro de los autores citados, los aparejos correspondientes, y se comprenderá que iban a la buena de Dios, ahora con esta vela, luego con la otra, sin lograr que portaran debidamente y por ello no pudieron aguantarse a la altura del paralelo de Canarias que siguió Colón y se vieron empujados casi hasta el de las islas de Cabo Verde. Y gracias que no tuvieron un trágico desarbolar, ya que por las fotografías se ve que los palos estaban casi desnudos de obenques, estays y múltiples aparejos.

Todos recordamos la angustia por su suerte y que nuestro gobierno pidió ayuda a los Estados Unidos para una exploración aérea, que dio como resultado el localizar a la "Niña" en mitad del Atlántico. El avión les arrojó una balsa salvavidas y una radio portátil. Cuando el avión les comunicó la situación comprobaron que el error de Etayo en longitud era de 327 millas (tres, dos, siete) y parece ser que el comandante Anderson, del avión, le dijo que la "Niña II" andaba perdida.

Sigue Etayo: "El día 3, fiesta de San Francisco Javier, nuevamente aparecen los aviones... poco después recogimos 20 litros de agua y unas latas de alubias, y otros alimentos".

"Cumpleaños de Roberto -página 216 de (5)- Después de gastarle unas cuantas bromas, se ha entablado una ardua discusión, entre don Carlos y Roberto, sobre cuáles eran las verdaderas dimensiones de la primitiva "Niña"; luego se ha cantado y don Carlos ha bailado" -copia de Michel.

Siguió el abastecimiento de los aviones y según él, Etayo y sus compañeros correspondían a las ayudas cantándoles *Levando anclas.*

En las páginas 219 y 220, siempre del libro de Etayo, puede leerse: "El día 13... A las quince horas se avista un barco que se va aproximando por la popa; resulta ser el "Borinquen", enviado por el Saturday Evening Post para recoger las fotografías y escritos que ha hecho Robert Marx y sacarnos muchas fotografías".

"Prácticamente ambos barcos estamos parados y el chinchorro hace numerosos viajes entre uno y otro; en uno de ellos voy yo, y charlo con el capitán del "Borinquen", que me enseña un magnífico sextante japonés".

Nos traían algunos víveres, pero como hacía cinco días que nos buscaban, los han consumido ellos. Embarcamos solamente 60 litros de agua y un poco de café".

Así cuenta Michel en su **Diario** la visita del "Borinquen":

"He pasado con José al "Borinquen" y nos han dado cerveza y café. También hemos tomado una ducha". (Después de calmada la sed y con el cuerpo limpio, regresaron a bordo de la "Niña II" a continuar su papel de *descubridores*).

En la página 223 cuenta Etayo: "Sabíamos, además, que los aviones llegarían para el mediodía, trayéndonos la correspondencia y los víveres para Navidad". En la página siguiente: "Comenzamos a ceñir formando un ángulo con el viento de unos 60 a 70 grados y pedimos a los aviones que señalaran el chinchorro con señales de humo, lo que así hicieron.

"... Por un momento pareció que podríamos pasar a una distancia del chinchorro lo suficientemente corta para que Robert Marx lo alcanzara nadando y le amarrara un cabo". ¿No sería mejor renunciar al chinchorro y recoger los *aguinaldos y la correspondencia*? (No entro ni salgo en las agrias recriminaciones que se hacen Etayo y Marx, pero constato que en varias situaciones difíciles, el que se juega la piel es Robert Marx).

A ocho millas de San Salvador, la "Niña II" era incapaz de llegar a las proximidades de la playa porque se trataba de una embarcación que no era dueña de sus movimientos, y así, tuvo que esperar a que:

- "Afortunadamente, el avión que habíamos visto antes apareció de nuevo; se hicieron señas, nos vio, leyó el letrero en que le pedíamos remolque y regresó a San Salvador, de donde procedía".

"Bien entrada la noche (pág. 233), un par de horas después -cuando la "Niña II" era incapaz de ganar las pocas millas que la separaban de San Salvador- de haberse marchado el avión, llegó una motora de la base naval americana, que nos dio remolque. Experimentando un poco la sensación que debió sentir Don Quijote después de ser apaleado, entramos en San Salvador".

Y todo ¿por qué? Porque como dice Robert Marx (22) en la página 22: "His Niña" -la de Colón- in a good wind, made three times the speed of our "Niña II", and was probably five times more seaworthly". (Entre otras cosas porque la "Niña" de Colón tenía superior eslora en flotación, factor determinante de la velocidad posible).

En la primera prueba de Pasajes -remacho lo dicho antes- ya pudo comprobarse (22) que la "Niña II" era un "fiasco"... Después de varias horas de frustración, durante las cuales no avanzaron más de trescientas yardas, abatieron hacia la playa y tuvieron que amarrarse en otro muelle entre las interpretaciones más diversas de los contramaestres de muralla que hay en todas partes: "Our second voyage, early in the morning on the following day, was no better. In fact, it was disaster". Y para terminar ya, le dice lo que le había dicho antes: "Niña II" was too small, drew to much water, was ill-rigged, and incapable of sailing properly". (En los proyectos de Etayo, inspirados en trabajos portugueses ya superados, influyó bastante su error de interpretación de las antiguas medidas de construcción naval. Así, al *rumo* le atribuye 1,47 metros, cuando tiene 1,54 metros, según datos anotados de puño y letra por una personalidad tan descollante en la historiografía naval como el doctor Pimentel Barata, en la copia que poseo de la obra de Lopes de Mendonça: Rumo = 7 palmos craveiros = 6 palmos de goa = 2 goas = 1,54 metros. De erratas como ésta podría llenar muchas más páginas: A Agustín Jal, gran historiador y arqueólogo francés, lo hace almirante, cuando es de dominio común que en la escuela naval no pasó de aspirante. Al pailebote carbonero de siete palos "Thomas Lawson", le asigna un andar de 20 nudos, confundiéndole con clíperes como el "Sovereign of the Seas" y el "James Baines" (20).

Con lo expuesto, sin exagerar en nada y recogiendo sus propios escritos, júzguese ahora con qué autoridad Carlos Etayo puede decir en la **Revista General de Marina**, agosto-septiembre de 1985: "De hombres es errar.. De sabios es rectificar... Hay tiempo sobrado para volver a rehacer los planos y ruego a los responsables de la actual Comisión reconsideren el problema en profundidad". ¡Ya lo creo! Para ello propuse desde un principio un estudio en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas y hasta el velamen en un túnel de viento en Holanda o en Inglaterra, tal como han hecho americanos y australianos en sus proyectos para la

Copa América. También desde un principio dije que si encontraban otro proyecto mejor, no me sentiría ofendido si se adoptaba, pero que el mío no debía modificarse, sin mi autorización expresa. Téngase en cuenta que hace falta mucha paciencia y mucha dedicación para ir avanzando algo en los conocimientos de arquitectura naval antigua. Vaya una muestra: Sólo para aclarar un aspecto de la carena, fui hace poco a Rotterdam a examinar, una vez más, el famoso modelo de la nao de Mataró (1450), junto con el conservador del Museo Marítimo de Barcelona, Laureano Carbonell, y el magnífico modelista naval Javier Pastor, que a propuesta mía ha hecho una magnífica réplica a igual tamaño de aquel exvoto, obsequio de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona al Museo Marítimo con motivo del centenario de la Cámara. Pues bien, por primera vez pudimos examinar con un endoscopio y una pantalla de televisión el interior del único modelo precolombino existente en el mundo de un barco europeo. Esto sí que es estudio de la carena y no las lucubraciones basadas en manidas referencias de autores de hace casi un siglo, en aspectos hoy superados. Sólo deseo un trabajo serio y sin buscar los resultados económicos.

Y al terminar, porque el espacio tan generosamente cedido no da para más, no entro en eso de que los intentos de repetir la historia suelen acabar en tragedia o comedia, ni me da por la grandilocuente evocación de aquel gran duque de Alba, quien decía que en cosas de la guerra no tenía ni padre ni madre, sólo justifico este escrito con el lema firme y sencillo del maestro Correas: "El vino y la verdad, sin aguar".

BIBLIOGRAFIA

1. Anderson, Romola y R.C.: **The Sailing Ship**. Nueva York, 1964.
2. Braz de Oliveira, Joao: **Os Navios de Vasco de Gama**. Lisboa, 1982.
3. D'Albertis, Enrico: **Raccolta Colombina**. Roma, 1983.
4. Escalante de Mendoza, Johan: **Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales**. Manuscrito en la Biblioteca Nacional, Madrid. Hacia 1575.
5. Etayo, Carlos: **La expedición de la Niña II**. Barcelona, 1963.
6. Etayo, Carlos: **Naos y Carabelas de los Descubrimientos y las Naves de Colón**. Pamplona, 1971.
7. Fernández Duro, Cesáreo, y Monleón, Rafael: **La Santa María**. Madrid, 1982.
8. Fonseca, Quirino de: **Os Navios de D. Henrique**. 1959.
9. Fonseca, Quirino de: **A Caravela Portuguesa**. Coimbra, 1934.
10. Granzotto, Giani: **Cristoforo Colombo**. Milano, 1984.
11. Guillén, Julio F.: **La Carabela Santa María**. Madrid, 1927.
12. Humble, Richard: **The Explorers**, Alexandria. Virginia, 1978.
13. Jal, Agustin: **Archeologie navale**. Paris, 1840-42.
14. Jal, Agustin: **Glossaire Nautique**. París, 1848.
15. Landström, Björn: **El buque**. Traducción de José María Martínez-Hidalgo. Barcelona, 1964.
16. Landström, Björn: **Colón**. Traducción de José María Martínez-Hidalgo. Barcelona, 1971.
17. Lopes de Mendonca, Henrique: **Estudos sobre navios portugueses nos seculo XV e XVI**. Lisboa, 1982.
18. McGowan, Alan: **The Ship. Tiller and whipstaff**. Londres, 1981.
19. Martínez-Hidalgo, José María: **Columbus' Ships**. Barre, Mass, 1966.
20. Martínez-Hidalgo, José María: **Las naves de Colón**. Barcelona, 1969.
21. Martínez-Hidalgo, José María: **Del remo a la vela**. Barcelona, 1ª ed. 1948; 2ª ed. 1980.
22. Marx, Robert F.: **The voyage of the Niña II**, Cleveland, 1963.
23. Sagaseta de Ilurdoz, Antonio: **La Niña II. Tras el surco de Colón**. Barcelona, 1983.
24. Taviani, Paolo Emilio: **Cristóbal Colón**. Barcelona, 1977.
25. Taviani, Paolo Emilio: **I viaggi di Colombo**. Novara, 1984.
26. The Mariner's Mirror: Numerosos artículos de R. Morton Nance.
27. Winter, Heinrich: **Le navi di Colombo**. Milano, 1972.
28. Varela, Consuelo: **Cristóbal Colón. Textos y Documentos**. Madrid, 1982. Varela, Consuelo, y Gil, Jaime: **Cartas particulares y relaciones coetáneas**. Madrid, 1984.

La fragata blindada española "Numancia". Campaña del Pacífico y circunnavegación

JOSE RAMON GARCIA MARTINEZ

RESUMEN E INTRODUCCION HISTORICA

En 1851, por primera vez desde la independencia o emancipación del Perú de la Corona española, un buque de guerra de Su Majestad Católica, la corbeta "Ferrolana", corta las aguas territoriales de esta República y se dirige a fondear al principal puerto del Callao.

Sus intrucciones, las propias para la peculiar comisión a desempeñar, tanto más delicada y problemática, en cuanto que el Gobierno de la Reina y el de la República del Perú se desconocen "de derecho", que no, lógicamente, "de hecho".

Solventadas a conveniencia de las partes las prevenciones que podrían haberse suscitado de no haberse saludado al cañón el buque y la plaza visitada, es decir, tras reconocerse nave y fortalezas (España y Perú) como poderes libres y plenamente soberanos, esta corbeta prosiguió su derrotero que habría de obligarla a cumplimentar una exitosa circunnavegación al Globo.

Resumiendo al mínimo factible esta aproximación al tema, podríamos decir que los principales cometidos políticos y diplomáticos encargados a este buque (arribada al Perú y saludo pactado previamente a los respectivos pabellones nacionales), aparte de los militares (crucero de instrucción marítima para la dotación del buque), se alcanzaron, pudiéndose calificar de acertada y satisfactoria la designación de la nave y la de su comandante, el capitán de navío don José María de Quesada.

Años más tarde, en 1865, otro buque de guerra español, la fragata blindada "Numancia", fondea en la rada del Callao y, posteriormente, corona otra derrota circular al planeta.

Las similitudes destacables entre la antes citada travesía "Ferrolana" y la ahora a reseñar "Numancia" acaban en este fatídico punto, comenzando inmediatamente a manifestarse las diferencias. Las principales serían, evidentemente, en líneas muy generales, las siguientes:

A. La "Ferrolana" debería con su presencia de contribuir a allanar todas las dificultades políticas que impedían la reanudación de unas relaciones entre naciones hermanas.

   La "Numancia" habría de apoyar con su imponente apariencia e incuestionable poderío militar el cumplimiento de unas obligaciones contraídas o sonsacadas desde una posición de fuerza ("Tratado Vivanco-Pareja").

B. La corbeta abandonó la Península provista de instrucciones que exigían cumplir un periplo circular.

   La fragata zarpó de España sin ese tipo de órdenes; por el contrario, esta flamante nave levó anclas en medio de una agria y enconada disputa técnica, táctica y estratégica que, disputada en otras naciones, se decantaba por el exclusivo uso de estos novedosos blindados como baterías flotantes, como acorazadas naves destinadas al resguardo costero o a la navegación fluvial, con terminante exclusión de cualquier travesía de altura, o enfrentando mar abierta.

C. Por último, la "Ferrolana" despidió las americanas aguas de la Mar del Sur dejando por su popa el cálido y fraternal saludo de separación que es propio entre pueblos procedentes del mismo tronco cultural, entre madre e hija.

   La "Numancia", con los demás buques de la Escuadra del Pacífico, al alejarse de su fondeadero de la isla de San Lorenzo, ante El Callao, también dejó tras de su náutica estela una impresionante emoción , la de haberse convertido velozmente en el buque-símbolo más odiado en esas costas habiendo contribuido, con sus compañeras, a sembrar de muerte y desolación el puerto peruano que tenía enfrente a ella.

Como se observa, pocos son los parecidos que podríamos destacar o rescatar entre el primer viaje de la corbeta a vela y el segundo de la fragata a vapor al Pacífico peruano: dos arribadas, dos circunnavegacio-

nes. Sin embargo y descansando sobre esta mínima base argumental, podremos abalanzarnos, de frente y quizás suicidamente, sobre los acontecimientos que, con presteza, se irán deslizando en las páginas que a ésta de presentación seguirán.

EL RESURGIMIENTO Y LA RECONVERSION TECNICA DE LA ARMADA ISABELINA. LA FRAGATA BLINDADA NUMANCIA

Durante la segunda mitad del reinado de S.M.C. Doña Isabel II (1843 - 1868), la nación hispana no se manifestó extraña al arrollador e innovador avance tecnológico imperante en otras naciones de su europeo entorno. Esta España isabelina, tan poco estimable e imitable en otros muchos aspectos, emprendió un cierto desarrollismo, llamémosle "regeneracionista", y provista de los abundantes caudales económicos procedentes de las diversas desamortizaciones civiles y eclesiásticas efectuadas (Mendizábal de 1837 y Madoz de 1855), llevó a cabo una ingente cantidad de proyectos en los campos de las grandes obras públicas (carreteras, puentes, puertos, expansión urbana de las amuralladas ciudades, canales, acueductos, alumbrado a gas, faros, alcantarillados, telégrafo, cable submarino...), industria (siderurgias, astilleros, textiles, navieras...), minería, agricultura y saber, no desdeñando u olvidándose de la autoprotección interior del Reino (constitución de la Guardia Civil, en 1844; Ley Electoral de 1846 consagrando el voto censitario). Este abundante dinerario, unido al aportado por los nuevos bancos privados (Banco de Isabel II, Banco de Barcelona, Nuevo Banco Español de San Fernando...), al capital expuesto por los opulentos financieros del régimen (D. Manuel Girona, el Marqués de Salamanca), al invertido por los capitalistas extranjeros que, prácticamente sin riesgo alguno, aprovecharon esta favorable coyuntura para adueñarse y enriquecerse a costa de dos sectores claves de la economía nacional: ferrocarriles (franceses), minería (británicos), al procedente del arancel introducido en 1849 que ansiaba la reactivación económica mediante el proteccionismo, al retraído de los bajísimos salarios obreros y recreados con solventes plusvalías por los especuladores e industriales (que apoyándose en el potente y pujante vapor emanado de las nuevas máquinas prontamente introducidas en los talleres e ingenios fabriles, las "selfactinas", producen mercaderías sin fin, preocupándose muy escasamente de sus productores y de sus malsanas condiciones de vida y trabajo), faculta un innegable y espectacular desarrollo del país, del cual mínimas muestras bien podrían ser, entre otras, las siguientes: Canal de Isabel II, Biblioteca Nacional, Correos, Palacio del Congreso...

El ferrocarril, por ejemplo, introducido en la Península a finales de la década de los cuarenta (línea Barcelona-Mataró, inaugurada el 28 de

octubre de 1848), mantenía en servicio unos 350 Km. de tendido en 1855, contabilizando ya 4800, trece años después, coincidiendo con el destronamiento de la corrupta monarquía isabelina por la "Gloriosa", aquella revolución iniciada y proclamada por el Ejército y la Armada al digno grito de "¡Viva España con honra!"

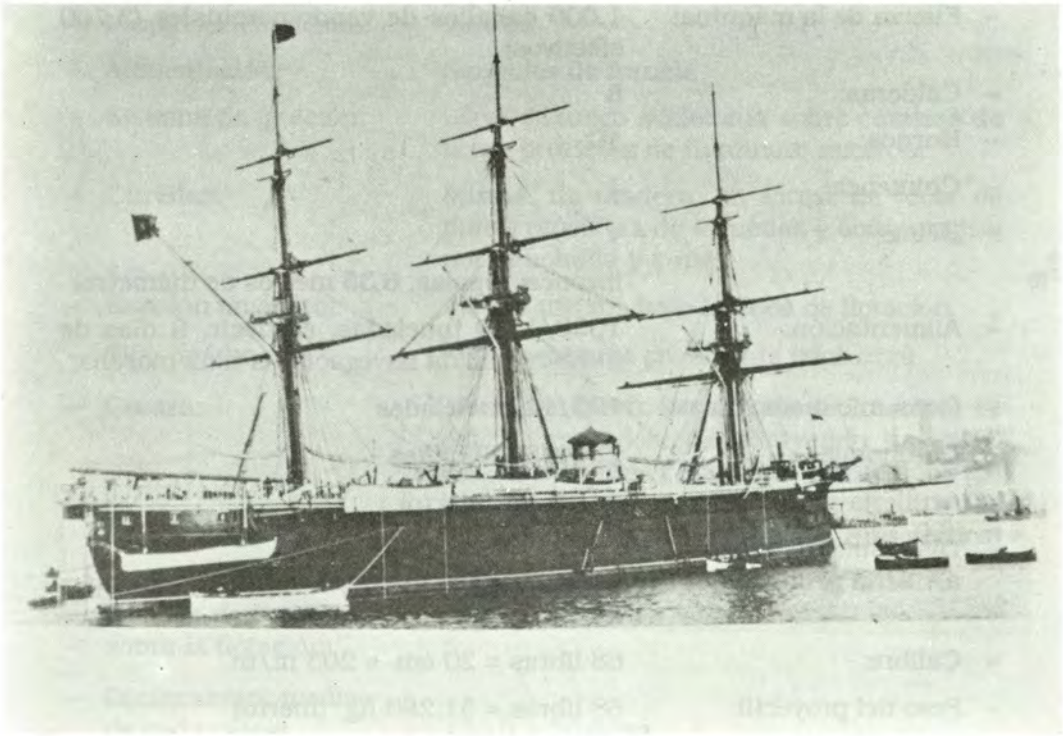
Evidentemente, no estamos desvelando ningún secreto con ello, otra de las grandes esperanzas gubernamentales (Ministros de Marina: Marqués de Molins y Mac Crohom) e industriales radicaba en la contrucción de una gran Armada oceánica y en el sostenido impulso y apoyo preferencial a la decaída y arrumbada marina mercante. En lo que respecta a la primera, en esta novedosa escuadra de guerra a recrear, su punta de lanza, su vanguardia ofensiva, se constituiría, al uso de la época, haciéndola descansar no sobre los tradicionales e imponentes -y también desfasados- navíos, sino en torno a seis poderosas unidades blindadas. Tres de ellas deberían ser levantadas en astilleros nacionales y las restantes en arsenales del exterior (una en Francia y dos en la Gran Bretaña).

La primera de esta serie en ser lanzada al mar fue la ferrolana "Tetuán", pero esta primacía le fue ágilmente arrebatada por la encargada en Francia, la "Numancia", que, construida con una mayor celeridad por los experimentados astilleros galos, navegó libre un año antes que la hispana.

Las principales características técnicas de esta nave de bélico, arcano e histórico nombre eran las a continuación destacadas:

FRAGATA BLINDADA NUMANCIA

- Astillero:	Forges et Chantiers de la Mediterranée, La Seyne (Tolon).
- Proyecto:	M. Verlaque, director de trabajos
- Eslora:	96,08 metros
- Manga:	17,34 metros
- Puntal:	8,87 metros
- Calado medio:	7,90 metros
- Desplazamiento:	7,420 toneladas
- Máquina:	De biela en retorno, de M. Dupuy de Lome (diámetro de los cilindros: 2,14 metros; carrera del pistón: 1,50 metros, diámetro de las bombas de aire: 0,65 metros).



La fragata blindada "Numancia"

– Fuerza de la máquina:	1.000 caballos de vapor nominales (3,700 efectivos).
– Calderas:	8
– Hornos:	40
– Chimenea:	1
– Hélice:	1
	(bronce, 4 palas, 6,35 metros de diámetro)
– Alimentación:	1050/1160 toneladas, es decir, 9 días de ininterrumpida navegación a toda marcha.
– Consumo medio diario:	100/123 toneladas
– Autonomía:	2800/3700 millas
– Artillería principal:	34 piezas (hierro)
– Distribución de la artillería principal:	En batería corrida: 2 porterías x 17 piezas = 34 cañones.
– Calibre:	68 libras = 20 cm. = 203 m/m
– Peso del proyectil:	68 libras = 31,280 Kg. (hierro)
– Modelo de las piezas principales:	"Rivera", Número 2, Lisos
– Artillería secundaria:	2 cañones de 12 cm. Bronce. Rayados
.....	2 cañones de 8 cm. Bronce. Rayados
.....	2 obuses de 15 cm. Embarcaciones
– Número de portas abiertas en la coraza:	40 = 2 x 20. (todas en la batería única, con tapaderas blindadas).
– Altura media de la batería:	2,20 metros
– Proyectiles:	Sólidos y huecos, balas macizas y granadas explosivas, redondos y ojivales, para piezas lisas o rayadas respectivamente + tarros de metralla (ensalerados).
– Sistema de carga de las piezas:	Avancarga (por depresión + atacador, escobillón...).

- Propulsor empleado:	Pólvora
- Alimentación:	Saquillos de franela
- Sistema de ignición:	Llave de fuego accionada sobre camisas de fuego provistas de fulminato iniciador.
- Cureñas:	Mixtas, de madera, en forma de "cola de pato", provistas de 4 ruedas y con puntería por almohada y cuña.
- Espolón en acero:	2,50/3 metros bajo la línea de flotación
- Tipo de blindaje:	Faja acorazada envolvente (cinturón)
- Coraza:	13 cm. en hierro (en la línea de flotación, 12 cm. en costados, disminuyendo hasta 10 cm. en extremos). Planchas atornilladas sobre 45 cm. de madera de teca, en dos almohadillados superpuestos, uno vertical y otro horizontal.
- Hiladas de coraza sobre la flotación:	5
- Dimensiones medias de cada placa:	126,0 x 70,0 cm
- Fijación al almohadillado:	Pernos
- Colocación de las placas de coraza:	Seguidas, una tras otra, tocándose entre sí por los cuatro costados, sin imbricarse entre ellas.
- Placas de Coraza:	Forjadas de MM. Pétin et Gaudet
- Protección:	Coraza vertical (7,30 metros sobre y 2,35 metros bajo la flotación = 1253 metros cuadrados + 108 metros cuadrados de las dos torres blindadas ovales = 1361 metros cuadrados totales).
- Torres blindadas:	2 (1 a proa; para la protección del comandante y dirección de la nave bajo el fuego enemigo + 1 a popa; para la defensa de la rueda del timón y timoneles, permitiendo la conducción del buque en combate).

- Velocidad máxima: 13 millas marinas, (pruebas en Francia 3-XI-1864: 12,75 y 12,13 a 53 y 54,5 revoluciones, respectivamente. Campaña del Pacífico: con 4 calderas sobre 8 = 9/10 nudos; con 3 calderas y a 7 nudos de media quema 2331 Kg. por milla y por hora con calma casi constante).
- Doble casco, enteramente metálico, contando con compartimientos estancos
- Ventiladores: 2 (produciendo ventilación forzada para la renovación de ambientes irrespirables en cámaras).
- Destilador: 1 (a proa, sobre cubierta)
- Aparejo de fragata: 1.846 metros cuadrados de trapo vélico, (disposición clásica: trinquete, mayor, mesana y bauprés).
- Chalupa a vapor: 1 (12 x 3 metros; en madera, recubierta de cobre; máquina a vapor con potencia de 12 caballos y con hélice de 4 palas; autonomía 3 horas; velocidad 6/7 nudos a 150 revoluciones por minuto).
- Tripulación: 590 hombres
- Precio: 7.895.000 francos sin artillería ni pertrechos (de construcción nacional).

Las restantes unidades acorazadas, de similar factura y condiciones militares a la "Numancia", habrían de ser la "Vitoria" -posteriormente "Victoria"- (Thames Iron Works, Blackwall, G. B.), "Arapiles" (Green, Blackwall, G.B.), "Tetuán" (El Ferrol), "Zaragoza" (Cartagena) y "Sagunto" (El Ferrol).

Tras la Campaña del Pacífico, la fragata de hélice de madera "Resolución" (El Ferrol), fue reconvertida en fragata blindada de reducto central, rebautizándola como "Méndez Núñez".

LA FRAGATA BLINDADA "NUMANCIA"
Y LA CAMPAÑA DEL PACIFICO (1865 - 1866)

Cádiz. 4 de febrero de 1865. La fragata blindada "Numancia", completamente abastecida y pertrechada, abandona las aguas peninsulares con rumbo al océano Pacífico.

Tal y como líneas atrás exponíamos, la incuestionable razón de destacar a la Mar del Sur este blindado se nos revela como evidente hasta para el más miope observador. Era preciso salvaguardar el estricto cumplimiento del recientemente firmado "Tratado Vivanco-Pareja" (nombres de los plenipotenciarios que por parte española y peruana lo sancionaron con sus respectivas rúbricas). Con tal motivo el Gobierno de la Reina considera imprescindible la presencia en aquellas conflictivas costas de una unidad de porte superior, de un buque de primerísima clase, moderno y de audaz concepción, que, simplemente paseando el pabellón del castillo y el león por aquella alterada zona, coadyuve al respeto del Tratado, intereses y colonia española allí residente. Este bilateral acuerdo, obtenido por el general Pareja, no auguraba una larga duración en el tiempo pues fue arrancado por el Comandante General de la Escuadra del Pacífico y ministro plenipotenciario mediante la amenaza militar de un ultimátum de 48 horas, lo cual inexcusablemente lesionaba el honor y dignidad nacional de la República y Gobierno del Perú.

Asimismo, qué duda puede caber al respecto, la "Numancia" debería de reforzar la minúscula escuadrilla española que, a la distancia que estamos considerando, sumaba en su contra las siguientes condiciones desfavorables:

1º. Las bases de aprovisionamiento más cercanas se encontraban en Montevideo y en La Habana, ambas sobre el Atlántico: Estación Naval del Río de la Plata y Apostadero de La Habana,

2º. Alarmante escasez de unidades navales (la fragata "Nuestra Señora del Triunfo" se perdió totalmente por incendio accidental sufrido en las proximidades del puerto peruano de Pisco),

3º. La Escuadra del Pacífico se encontraba imposibilitada de navegar libre e independientemente debido a tener que custodiar un gran convoy de lentas embarcaciones de transporte que le facilitaban los imprescindibles bastimentos y el insustituible carbón,

4º. Esta división naval era observada por gran parte del continente americano con una enorme desconfianza debido a la incalificable actitud inamistosa y beligerante manifestada por la misma al ordenar el almirante don Luis Hernández Pinzón la captura de las fértiles islas de Chincha el 14 de abril de 1864 (empujado a ello por el engaño de don Eusebio de Salazar y Mazarredo; ambos pesonajes desaprobados "a posteriori" por el Gobierno de S.M.C. y sustituidos en sus responsabilidades por el anterior Ministro de Marina, el general Pareja -limeño de nacimiento- que, destinado a la zona asume la doble función de Comandante General de la Escuadra del Pacífico y ministro plenipotenciario).

Estas islas productoras de guano, magnífico abono orgánico, generaban la mayor parte de los recursos económicos del Perú, sirviendo asimismo de garantía sobre los empréstitos a que recurría esta República en el exterior.

5º. Sus naves aparecían como sospechosas de traer otras miras que las, en un principio, avanzadas (promoción de la ciencia, el comercio y relanzamiento de relaciones mutuas), en razón a las otras expediciones hispanas a la isla de Santo Domingo, a Méjico -conjuntamente con Francia y la Gran Bretaña- e indudablemente en razón al nefasto hecho de haber procedido el almirante Pinzón a apresar "manu militari" las Chinchas aduciendo considerar que la propiedad de las islas podría "reivindicarse", ("reivindicación" significaba que la Guerra de la Independencia no había finalizado, que el Gobierno español podría reservarse el derecho de reanudar las ininterrumpidas operaciones militares en el Perú para recuperar aquello que, en legítima propiedad, le correspondía, lo cual, indiscutiblemente, no constituía doctrina oficial de los Gabinetes isabelinos que, con anterioridad, habían renunciado legalmente a cualquier pretensión sobre los antiguos territorios americanos de Ultramar; jurídicamente, ante un agravio irresuelto -"Talambo" representó la excusa y la no recepción de Salazar el justificante o detonante-, el derecho internacional facultaba a retener provisionalmente terrenos o propiedades de otra u otras naciones en concepto de "prenda" o "garantía" de resarcimiento, preceptos invocados en Méjico por las potencias, e idea que, en su caso, debería de haber postulado el almirante Pinzón y el señor de Salazar, en lugar de promover este último, consciente e imprudentemente, un conflicto de la magnitud del provocado, arrastrando en sus turbios manejos al inocente almirante y encenagando los intereses del Gobierno de la Reina).

6º. Asimismo se recelaba prudentemente de ella al entender que, aliada con la Francia de Napoleón III en un peculiar matrimonio de intereses, pretendía la reconquista americana y la instauración en el republicano continente de las destronadas monarquías (caso Ecuador), o lo que es lo mismo, la vuelta al pasado más inmediato, el regreso a la Colonia.

7º. Igualmente se la hostiga con brutal sutileza o se le inoportuna constantemente en la consecución o reposición de sus repuestos por potencias vecinas (la República de Chile, declara el carbón como "contrabando de guerra" impidiendo, en consecuencia, abastecerse del mismo a los buques de S.M.C., que deben recurrir a la compra interpuesta, al contrabando con el cercano puerto de Pisco y a los envíos negociados en Chile, Estados Unidos o Panamá o, por supuesto, a la Península).

8º. Y permanece y se la mantiene en el punto de mira de la Armada del Perú que, si bien no representa un enemigo notable, no por ello debe de despreciarse (o menospreciarse) como contendiente a corto y medio plazo.

Por todas estas razones imperativamente se precisa de nuevas unidades navales que prevengan una futura sorpresa (caso "Virgen de Covadonga") o un ataque contra sus efectivos (tal y como fue planificado en Junta de Guerra celebrada el 26 de noviembre de 1864, a bordo de la fragata de guerra peruana "Amazonas").

En la fecha líneas atrás citada y bajo el mando del capitán de navío don Casto Méndez Núñez, levó anclas de la rada gaditana esta fragata con rumbo a Canarias, San Vicente, Cabo Frío y Montevideo, donde la esperaba un transporte de guerra o vapor carbonero, el "Marqués de la Victoria", que la proveería de este precioso combustible en su crucial derrota desde el Plata hasta el Estrecho de Magallanes. Una vez arribada a este atlántico puerto y tras cruzar el temido estrecho, la "Numancia" tocó fugazmente en Valparaíso, segunda población de la República de Chile, donde recaló tan sólo para comunicar con otras unidades de la Escuadra del Pacífico, zarpando inmediatamente con destino al Callao, en el Perú.

Esta nación, a la llegada de la flamante nave hispana, se debate en un cruenta guerra civil que se desarrolla entre dos bandos irreconciliables, el gubernamental encabezado por el general don Juan Antonio Pezet, Presidente Constitucional de la República, y el revolucionario, comandado por el insurrecto coronel Mariano Prado, facción ésta que logra militarmente hacerse con el gobierno y que, con prontitud, denuncia el Tratado Vivanco-Pareja, por considerarlo lesivo a la soberanía, dignidad e intereses del Perú. Tras la asunción del poder por la fracción alzada, los acontecimientos comienzan a encadenarse unos a otros con fatal y trágica determinación, desembocando en la declaración peruana y chilena de guerra a España y, consiguientemente obligando al inmediato reforzamiento de la reducida Escuadra del Pacífico que, vertiginosamente, empieza a convertirse en la mayor fuerza naval nunca avistada en la Mar del Sur.

Esta modesta escuadrilla, en principio, conformada por dos fragatas de hélice y un aviso "Resolución", "Nuestra Señora del Triunfo" y "Virgen de Covadonga", alinea ya los siguientes buques de guerra:

* Fragata blindada "Numancia".

* Fragatas de hélice: "Resolución", "Blanca", "Berenguela" y "Villa de Madrid".

* Corbeta de hélice "Vencedora".

* Goleta de hélice "Virgen de Covadonga".

* Transporte de guerra "Marqués de la Victoria".

Un pequeño aviso de la división española, la goleta "Covadonga" (de dos cañones en colisa), resulta rendido al cañón por una fragata chilena, la "Esmeralda" (de 22 piezas artilleras en batería). El almirante Pareja, Comandante General de la Escuadra del Pacífico, incapaz de asumir tal deshonra se suicida, sucediéndole en el mando el oficial más antiguo -don Manuel de la Pezuela, comandante de la "Berenguela"-, hasta la llegada de Méndez Núñez (que había sido ascendido a Brigadier por su exitosa travesía desde la Península hasta el Pacífico conduciendo la "Numancia") y, en consecuencia, recogiendo la dirección del blindado su segundo comandante, don Juan Bautista Antequera, voluntario en esta campaña.

Una situación internacional en extremo compleja y delicada, un estado de guerra declarado, un buque de la Armada de S.M.C. capturado, un suicidio que ni puede ni debe ocultarse, constantes cambios ministeriales en Madrid y una orden fulminante: ¡Hay que vengar a la "Covadonga"!, esta es la triste herencia que don Casto Méndez Núñez recoge con el cargo de Comandante General de la Escuadra del Pacífico. La humillación, el desprecio, el odio de unos, la incomprensión de los más.

Un choque bélico, el denominado combate de Abtao, que en propiedad más exactamente deberemos de calificar como de simple intercambio artillero, no resuelve las diferencias suscitadas al apresar a la "Covadonga". Una segunda expedición en busca del capturado aviso y de la escuadra combinada chileno-peruana, tampoco produce perceptible fruto alguno.

"Tempus Fugit".

Madrid exige lavar el agravio y la afrenta inferida al pabellón. Se deberá bombardear el puerto chileno de Valparaíso, avanzada económica natural de la República de Chile. Méndez Núñez intenta no **vencer**, sino **convencer**, al Gobierno de la Corona que, humillado por la, en su opinión, incalificable osadía chilena, se manifiesta inflexible en su fatal



Casto Méndez Núñez

determinación, advirtiendo al nuevo Comandante General que prefiere antes ver hundida su flota en las aguas del Pacífico que verla volver a España deshonrada y sin vergüenza. Ante esta inamovible decisión don Casto Méndez Núñez debe de plegarse, reservándose sus dignas e ilustradas opiniones y aprestándose inmediatamente a cumplir las órdenes de sus superiores (bien a su pesar para todo aquel que conozca la numerosa correspondencia que al respecto cruzó con la Corte). En esta magnífica rada y población a arrasar fondean orgullosas las escuadrillas británica (Contralmirante Lord Dennan) y norteamericana (Comodoro Rodgers) que, al conocer el "Manifiesto" entregado y el plazo concedido, se declaran absolutamente opuestas a permitir tal castigo que, indican y advierten, revertiría, más que contra el Gobierno y propiedad chilenas, contra sus respectivas instalaciones portuarias, tinglados y almacenes que, en su inmensa mayoría, pertenecen a ciudadanos de estas dos naciones de habla inglesa. Consecuente y paralelamente a sus tajantes afirmaciones sus naves sacan la artillería, pintan sus respectivas portería de fúnebre color negro, se aprestan a combatir y...

Apremiado por el ultimátum el Gobierno chileno expone que nunca devolverá la "Covadonga", embarcación apresada, argumentan, en leal combate. La Escuadra, en consecuencia, deberá bombardear Valparaíso.

El 31 de marzo de 1866 se procedió al anunciado cañoneo. Las pérdidas fueron monstruosas, los incendios devastadores, los odios desatados gigantescos.

Británicos y estadounidenses, a última hora, se retiraron del campo, dejando paso a la Escuadra del Pacífico que dio comienzo a su ingrata tarea. La "Numancia" y la "Berenguela" no participaron en tan destructora demolición; la primera quedó en prudente observación de los movimientos de las flotas sajonas, la segunda en custodia de las numerosas presas y del convoy.

Tras ello, idéntica orden, igual cometido: ¡Bombardeen el Callao!

El 2 de mayo de 1866 se verificó el ataque a las fortificaciones de este puerto. Seis horas de cañoneo vivamente sostenido por ambos bandos en liza, seguido con un inusitado interés por todas las marinas extranjeras presentes en la rada. Los buques españoles resultaron acribillados, así como los fuertes y las excelentes defensas peruanas.

¿Victoria?, de nadie. ¿Derrota?, de ninguno. ¿Triunfo?, de ambos contendientes.

CIRCUNNAVEGACION (4-II-1865/20-IX-1867)

El 10 de mayo, una vez repuesta de sus averías y dejando tras de sí enterrados los cadáveres de los fallecidos en la acción del día 2, la Escuadra del Pacífico se fracciona en dos grupos navales y abandona su fondeadero de la isla de San Lorenzo, ante el Callao. Una parte se dirigirá hasta Río de Janeiro, la otra hasta las islas Filipinas. La "Numancia" cruzará el Pacífico. ¿Su destino?: primero Tahití (u Otaiti, como en la época se la conocía) y, una vez restablecidas las dotaciones -castigadas "ad infinitum" por el escorbuto-, y rascadas las naves, el hispano Apostadero Naval de las islas Filipinas. Ya en este archipiélago el Gobierno de S. M. C. decide la vuelta a la Península del buque y el 19 de enero de 1867 la "Numancia" zarpa de Manila tomando como norte España. La nave cruza el Mar de la China, el de Java, costea Batavia, atraviesa el Cabo de Buena Esperanza y se acerca a la isla de Santa Elena. El 2 de mayo, aniversario del ataque al Callao, nuevas órdenes indican la conveniencia de volver a la América, con el objeto de reincorporar esta unidad a la Escuadra de Méndez Núñez, de estación en Río de Janeiro. Tras pasar el Atlántico, a la altura de Cabo Frío, esta fragata completó la primera derrota circular al Globo efectuada por un buque blindado.

En Río, Méndez Núñez expuso la lógica conveniencia de despachar de vuelta a España a la fragata, pues se hacía imprescindible recorrerla, fondeando la misma en Cádiz el 20 de setiembre, tras más de treinta meses de campaña en continua navegación.

Una vez más la Marina española aparecía como pionera, demostrando en esta ocasión la viabilidad de los buques blindados para las largas travesías, sus innegables condiciones higiénicas, su nula interferencia magnética ante la brújula y su indiscutible capacidad, defensiva y ofensiva, para el combate. También, y por segunda vez, la Armada española era la primera en circundar el Globo. Anteriormente lo fue la nao "Victoria", al mando de Juan Sebastián Elcano, y, en esta ocasión, lo fue la "Numancia", a las órdenes de su comandante don Juan Bautista Antequera.

Madrid, 9 de agosto de 1991.

Crónica

Actividades del Instituto

FIRMA DE CONVENIO MARCO ENTRE LA UNIVERSIDAD DE LIMA Y EL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

El 16 de mayo se firmó el convenio cultural y tecnológico entre la Universidad de Lima y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con la finalidad de desarrollar proyectos conjuntos de orientación científica, tecnológica y cultural, relacionados con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre; fijándose alcances propios para cada proyecto. El convenio tendrá una duración de cinco años y se espera contribuir con él al conocimiento y aprovechamiento de nuestra realidad marítima en beneficio del desarrollo nacional en sus diferentes aspectos.

Suscribieron el convenio por la Universidad de Lima el Rector doctor Desiderio Blanco López y, por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, nuestro Presidente, contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara.

PROBLEMATICA ENERGETICA NACIONAL FUE EXPUESTA POR FUNCIONARIO DE PETROPERU

El 23 de mayo se realizó en nuestra sede institucional la conferencia titulada "Problemática Energética Nacional", ofrecida por el ingeniero Eleodoro Mayorga Alba, funcionario de Petróleos del Perú; quien expuso la problemática del ente estatal, las reservas y consumo energético actual, dificultades económicas y financieras, infraestructura y recursos humanos, planteándose algunas posibilidades de solución a corto y mediano plazo; así como el polémico tema del gas de Camisea.

COOPERACION ENTRE LA MARINA DE GUERRA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA Y LA DEL PERU DURANTE EL LAPSO 1818-1930

Es el título de la conferencia ofrecida por el distinguido historiador norteamericano doctor Daniel Masterson y el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo, inaugurándose a continuación una exposición fotográfica denominada "Perú y Estados Unidos, 70 años de Relaciones Navales".

PRIMER SIMPOSIO NACIONAL "ANTARTIDA: HISTORIA Y FUTURO"

El jueves 6 de setiembre, en el auditorio de la Universidad de Lima se realizó el Primer Simposio Nacional "Antártida: Historia y Futuro", actividad enmarcada en el convenio suscrito recientemente con el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Contó con gran concurrencia de alumnado de la universidad, personal de la Cancillería y público en general. Hubo oportunidad de apreciar una muestra de piezas representativas traídas de las expediciones realizadas en el gélido continente.

SITUACION DEL PERU Y EL TRAFICO MARITIMO CON EUROPA, POR EL ING. ALFRED SCHULTZ LLOSA

El 30 de octubre se llevó a cabo la conferencia del ingeniero Alfred Schultz Llosa, representante de la Agencia Naviera "La Hanseática", sobre "El Perú y su Tráfico Marítimo con Europa". Concurrió un significativo número de representantes del sector naviero, miembros de la Marina de Guerra del Perú y Miembros de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

PRESENTACION DEL LIBRO "PROYECTO DE POLITICA MARITIMA"

El 28 de agosto se realizó la presentación del libro **Proyecto de Política Marítima**, producido por los integrantes de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Intervinieron el Presidente de la Comisión vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero y el vicealmirante (r) Alberto Indacochea Queirolo. Asistieron calificados representantes del sector naviero, pesquero e industrial.

PRESENTACION DEL TOMO XII, VOLUMEN 1 DE LA HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El jueves 10 de enero, se realizó la ceremonia de presentación del Tomo XII, Vol. 1, de la **Historia Marítima del Perú**, cuyo autor es el doctor Raúl Palacios Rodríguez, Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. La obra abarca el período com-

prendido entre 1883, y 1906, la denominada "Reconstrucción Nacional". Presenta un análisis detallado de la angustiosa situación en que se hallaba nuestro país, luego de la guerra de 1879. Con un poder naval reducido a cero luego del conflicto, siguió la triste e incierta suerte de la Nación. Subrayóse el esfuerzo de los hombres de mar, que con su fe y acción decidida hicieron posible el resurgimiento de su institución.

CONMEMORACION DE LAS BATALLAS DE SAN JUAN Y MIRAFLORES

El martes 15 de enero de 1992 se llevó a cabo la ceremonia conmemorativa del 111 aniversario de las Batallas de San Juan y Miraflores y de la inmolación de los integrantes de los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca". La sesión solemne se realizó en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en coordinación con la Asociación Pro-Marina y la Asociación de Ex-Cadetes. El orador principal fue el doctor José Antonio del Busto Duthurburu, Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

MESA REDONDA "EL PERU FRENTE A LAS PERSPECTIVAS DEL SISTEMA ANTARTICO"

El jueves 31 de enero se realizó la Mesa Redonda denominada "El Perú frente a las perspectivas del Sistema Antártico", organizada por nuestro Instituto en coordinación con la Dirección de Hidrografía y Navegación, contando con la participación de distinguidos ponentes de la Cancillería, del Instituto del Mar y de la Marina de Guerra. Hubo nutrida concurrencia de público y representantes de medios de comunicación.

MESA REDONDA "EL MAR Y LA SEGURIDAD"

El 20 de marzo se llevó a cabo la Mesa Redonda "El Mar y la Seguridad", actividad que anualmente organiza el Centro Peruano de Estudios Internacionales y nuestro Instituto. Este año el tema fue el de la seguridad en los aspectos conceptuales y su vinculación con el mar. Lo trataron especialistas en la materia. El tema del Derecho Internacional y la Seguridad Marítima fue expuesto por el doctor Eduardo Ferrero Costa. Asistieron representantes de sectores ligados al quehacer marítimo, alumnos de universidades, representantes del sector pesquero, armadores y público en general.

BIENVENIDA A PONENTES EN EL I SIMPOSIO DE HISTORIA MARITIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

El lunes 4 de noviembre de 1991 se realizó la ceremonia de bienvenida a los expositores del "Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana". Asistieron autoridades navales, representantes

del cuerpo diplomático acreditado en el país y autoridades académicas del país. El Presidente del Instituto, contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara pronunció el discurso de bienvenida institucional a tan calificados ponentes. El simposio se organizó en conmemoración del Bicentenario de la Creación de la Capitanía de Puerto del Callao, Escuela Naval del Perú y Escuela Nacional de Marina Mercante.

INCORPORACION COMO MIEMBRO DE NUMERO DE LA DOCTORA ELLA DUNBAR TEMPLE AGUILAR

El jueves 14 de noviembre de 1991 se realizó la ceremonia de incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú de la doctora Ella Dunbar Temple Aguilar, quien presentó el trabajo denominado "Apostillas sobre la documentación naval británica en la etapa de la Emancipación". El discurso fue contestado por el vicealmirante (r) Luis Ernesto Vargas Caballero Miembro de Número del Instituto y Presidente de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.

RENUNCIA IRREVOCABLE DEL CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA A LA PRESIDENCIA DEL INSTITUTO

El 23 de marzo el contralmirante Federico Salmón de la Jara reiteró, de manera irrevocable, su pedido de las dos últimas elecciones para no acceder a una nueva postulación a la presidencia.

ELECCION DEL VICEALMIRANTE ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO COMO PRESIDENTE DEL INSTITUTO

En la Asamblea General Ordinaria del 31 de marzo fue elegido Presidente del Instituto el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. El nuevo Presidente hizo una semblanza de su predecesor, contralmirante Federico Salmón de la Jara, y pidió la colaboración de todos los Miembros de Número para continuar con el cumplimiento de la misión del Instituto.

EL CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA, PRESIDENTE HONORARIO VITALICIO DEL INSTITUTO

En la misma Asamblea del 31 de marzo el vicealmirante Pedro Gálvez Velarde hizo uso de la palabra para proponer que el contralmirante Federico Salmón de la Jara fuese designado Presidente Honorario Vitalicio. El contralmirante Salmón agradeció el homenaje, pero declinó porque dicho cargo no estaba contemplado en el Estatuto. El vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero manifestó que la Asamblea tenía potestad para resolver los asuntos no considerados en el Estatuto, por lo cual procedía el acuerdo, el cual mereció ser aprobado por aclamación.

CONFORMACION DEL NUEVO CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO

El Consejo Directivo elegido por la Asamblea General, está formado por los siguientes Miembros de Número:

Presidente:	Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo
Vicepresidente:	Contralmirante Ramón Arróspide Mejia
Vocal de Monumentos, Archivos y Museos:	Contralmirante Melitón Carvajal Pareja
Vocal de Historia:	Dr. Raúl Palacios Rodríguez
Vocal Científico:	Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga
Tesorero:	Contralmirante Héctor Absi Concha
Vocal de Edición:	Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart
Vocal de Biblioteca y Publicaciones:	Reverendo Padre Armando Nieto Vélez S.J.
Presidente de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos:	Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero
Secretario Ejecutivo:	Capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez

DONACION DE LIBROS PERTENECIENTES AL CONTRALMIRANTE MANUEL R. NIETO

En marzo de este año el Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez S.J. hizo entrega al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú de un conjunto de libros de temas náuticos y científicos, que pertenecieron a su padre el contralmirante Manuel R. Nieto.

II SIMPOSIO NACIONAL: LA ANTARTIDA Y EL MEDIO AMBIENTE DESPUES DE ECO '92

El 28 de octubre en el auditorio de la Universidad de Lima se efectuó este simposio, inaugurado por el doctor Desiderio Blanco, Rector de la Universidad de Lima, y clausurado por el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. La presentación la hizo el doctor Fernando Silva Santisteban y los expositores fueron el doctor Fernando Rosas, Vicerector de la Universidad, quien disertó sobre "La Universidad de Lima, ECO 92 y la Antártida", el capitán de navío Jorge Brousset, Director de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, que presentó el tema: "Avances de la investigación científica en la Antártida y la participación del Perú en la misma". El contralmirante Jorge Villalobos, de la Comisión

de Estudios Estratégico-Marítimos, expuso "El Protocolo de Madrid para la protección del Medio Ambiente". El Ministro en el Servicio Diplomático de la República Luis De Arriz, Director General de Soberanía y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, trató el tema: "La Política Antártica del Perú y la protección del medio ambiente".

PRESENTACION DE LA NUEVA SECRETARIA ACADEMICA

En la sesión del Consejo Directivo del 21 de setiembre, el Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú presentó a la nueva Secretaria Académica, señora Mariana Mould de Pease. La señora Mould de Pease es Licenciada en Historia por la Universidad Católica y su designación fue aprobada por el Consejo Directivo.

PRESENTACION DEL LIBRO "TRAZANDO LA FRONTERA"

El 20 de enero de 1993, en ceremonia académica, el contralmirante Ramón Arróspide Mejía presentó el libro **Trazando la Frontera**, edición realizada por la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina y que trata sobre el diario técnico de viaje de la comisión mixta demarcadora de límites Perú-Ecuador, primera Brigada Mixta llevada por el capitán de corbeta Carlos Ignacio Reátegui Delgado entre 1942 y 1945.

La edición y compilación de la obra estuvo a cargo de la señora Carmen Rosselló Truel viuda de Reátegui y el C. de F. Jorge Ortiz Sotelo.

PRESENTACION DEL TOMO IX, VOLUMEN 2, DE LA HISTORIA MARITIMA DEL PERU, CUYO AUTOR ES EL CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA

El 4 de febrero se efectuó la presentación de la obra en una ceremonia en la cual la introducción estuvo a cargo del vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. La presentación del libro la hizo el contralmirante Federico Salmón de la Jara. El autor del libro expuso los lineamientos del mismo.

INCORPORACION COMO MIEMBRO DE NUMERO DE LA DRA. BEATRIZ RAMACCIOTTI DE CUBAS

El 4 de marzo se llevó a cabo dicha ceremonia académica en la cual la doctora Beatriz Ramacciotti de Cubas presentó el tema "Protección Ambiental del medio marino, perspectiva de su regulación jurídica". Fue recibida en nuestra Institución por el miembro de número capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez.

PRESENTACION DEL LIBRO "VIAJE DE LOS MONITORES MANCO CAPAC Y ATAHUALPA" DE LA SRA. ALICIA CASTAÑEDA DE GUTIERREZ

El 11 de marzo tuvo lugar el acto académico respectivo durante el cual el contralmirante Melitón Carvajal Pareja presentó el nuevo libro. La autora expuso el interesante contenido de la obra.

INCORPORACION DEL CONTRALMIRANTE JORGE PARRA DEL RIEGO COMO MIEMBRO DE NUMERO

El 16 de abril se efectuó la incorporación del contralmirante Jorge Parra Del Riego Endara, quien leyó su trabajo titulado "La presencia de la Marina en la defensa de Lima". El doctor Raúl Palacios Rodríguez recibió al nuevo Miembro de Número.

INCORPORACION DEL ARQUITECTO ALFONSO ESTREMADOYRO COMO MIEMBRO DE NUMERO

El 6 de mayo fue incorporado al Instituto el arquitecto Alfonso Estremadoyro Navarro con el discurso "Las dos casas del Almirante Grau, héroe de Angamos", siendo recibido por el vicealmirante Rafael Durán Rey.

CONVENIO ENTRE LA UNIVERSIDAD DE ALABAMA Y NUESTRO INSTITUTO

El 13 de mayo se firmó en la sede del Instituto, el Convenio de Cooperación, con la asistencia de la señora Carey B. Oaklay y del señor Richard T. Brown, directivos de dicha Universidad. La finalidad del Convenio es la cooperación en la identificación y desarrollo de los planes y objetivos referentes a posibles proyectos en el campo de la arqueología submarina.

SIMPOSIO SOBRE CONSTITUCION Y FUERZA ARMADA

En esta reunión organizada por el CEPEI y llevada a cabo el 22 de junio, el Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, participó como comentarista enfatizando los siguientes puntos:

- La aspiración de que el Perú sea en el siglo XXI un estado moderno y eficiente, que logre el bien de toda la sociedad peruana, respetado en la comunidad internacional y con un ambiente adecuado para cumplir sus fines.
- Este ambiente o situación de seguridad lo tiene que dar un sistema de defensa igualmente moderno y eficiente, bien comprendido, aceptado e integrado a toda la comunidad nacional.

CONMEMORACION DE LOS 30 AÑOS DEL INICIO DE LA HISTORIA MARITIMA

En una emotiva ceremonia realizada el 24 de setiembre de 1993 el contralmirante Federico Salmón de la Jara ofreció una Evocación Testimonial, en la cual relató la forma en que hace 30 años se puso en marcha la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. Recordó el concurso de personalidades como José Luis Bustamante y Rivero y Jorge Basadre. Destacó la labor del personal de los primeros momentos, muchos de los cuales aún siguen trabajando. La obra fue plasmándose en una serie de volúmenes. Recordó, asimismo, la creación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por Decreto Supremo en 1973. El discurso de orden estuvo a cargo del doctor José Agustín de La Puente Candamo. El vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo pronunció las palabras finales, poniendo de relieve el significado de la obra que nos congrega.

II SIMPOSIO DE HISTORIA MARITIMA Y NAVAL IBERO-AMERICANA

Fue organizado por la Universidad Marítima de Chile y tuvo lugar del 16 al 19 de noviembre, en Valparaiso. El Perú estuvo representado por el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, el capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo y el doctor Percy Cayo Córdova.

FERIA INTERNACIONAL DEL LIBRO DE GUADALAJARA

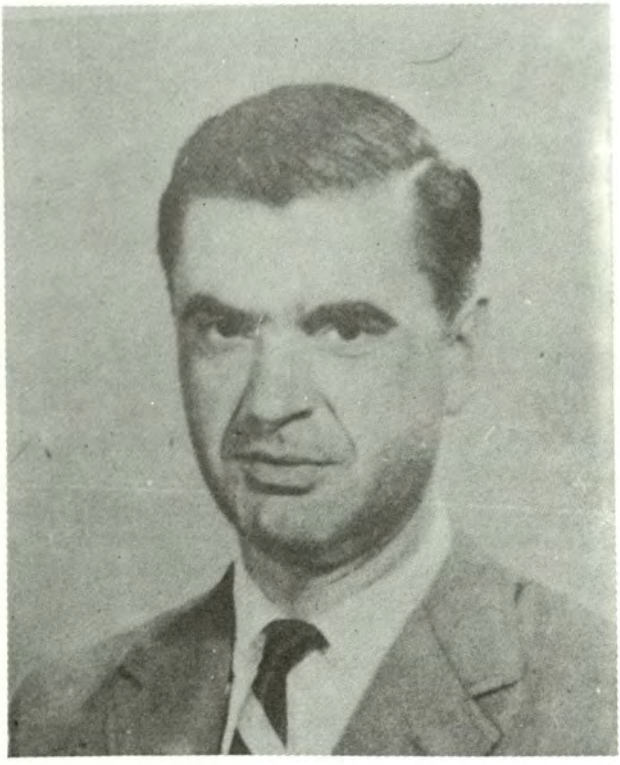
Del 27 de noviembre al 5 de diciembre de 1993 se llevó a cabo la Feria Internacional del Libro en la ciudad mejicana de Guadalajara. Dentro de la delegación peruana participaron este Instituto y las Direcciones de Intereses Marítimos y de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú. En esta feria se expusieron las mejores obras bibliográficas del mundo con la asistencia de calificados profesionales y editores del mundo del libro.

La Cámara Peruana del Libro invitó como representante del Perú al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, designando esta Institución a su asistente de comercialización, señor Jaime Galindo Castillo, quien expuso entre otras obras, el **Atlas Hidrográfico del Perú**, varias publicaciones de nuestra Historia Naval y en forma muy especial, la monumental **Historia Marítima del Perú**.

XV FERIA DEL LIBRO "RICARDO PALMA"

Del 2 al 22 de diciembre, la Cámara Peruana del Libro con el apoyo de la Municipalidad de Miraflores organizó la XV Feria del Libro "Ricardo Palma", participando en ella nuestro Instituto y las Direcciones de Intereses Marítimos y de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú entre otros.

Necrología



INGENIERO RAMON MUGICA MARTINEZ

29 de marzo de 1991

Fue el ingeniero Mugica un brillante profesional. Doctorado en la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Bilbao (España), desde muy temprana edad aportó el enorme caudal de su sapiencia en beneficio del Instituto del Mar, la Universidad Federico Villarreal en Lima y la de Jorge Tadeo Lozano en Colombia. Los últimos veinte años de su corta existencia los dedicó con verdadera pasión didáctica a la Universidad de Piura, en la que fuera uno de los más destacados catedráticos. Miembro de Número fundador de nuestro Instituto, fue autor del Volumen 1 del Tomo I. Con excepcional profundidad científica investigó los aspectos generales de la oceanografía peruana, el proceso de circulación oceánica y masas de agua en la costa peruana, así como los fenómenos meteorológicos y su influencia en nuestro mar. Dotado de un espíritu de la más alta calidad humana y cristiana, el ingeniero Mugica fue ejemplo permanente de rectitud, bondad y entrega ilimitada al servicio de la sociedad. Su valiosa contribución a la **Historia Marítima del Perú** es su mejor legado al Instituto, que se honró de tenerlo entre sus filas.



INGENIERO JORGE GRIEVE MADGE

20 de noviembre de 1991

Eximio profesional, sus títulos personales, académicos, institucionales y de hombre entregado al país, hicieron de él una figura del más alto relieve y un ejemplo para una generación que fue testigo de su obra. Incorporado a nuestro Instituto como Miembro de Número el 24 de agosto de 1984 con un enjundioso trabajo sobre **El Rol de la Marina de Guerra del Perú en la introducción de las técnicas mecánicas modernas a lo largo del Siglo XIX**, formó parte de la entidad con singular prestancia y el más alto entusiasmo por su obra. Con toda razón dijo de él Juan Manuel Castro la noche de su presentación: "Ciudadano esclarecido, el ejercicio ético es en el ingeniero Grieve, su signo vital más característico, su viga principal. Por ello, sus éxitos personales o profesionales tienen el valor social de una lección de suma calidad en nuestros días, ahora que los valores admitidos o deseados, parecen ser, cada vez, una abstracción metafísica en vez del ejercicio de una norma".



CONTRALMIRANTE ESTEBAN ZIMIC VIDAL

31 de enero de 1992

Designado Miembro del Comité Ejecutivo del Instituto y como tal formando parte del grupo encargado de su organización y redacción del Estatuto, el almirante Zimic fue pieza vital de nuestra Casa no sólo a partir del 5 de diciembre de 1973, fecha de la expedición de la correspondiente Resolución Ministerial, sino también desde el inicio de las inquietudes y afanes de la Comisión para Escribir la Historia Marítima, en setiembre de 1963. En él tuvimos siempre la voz autorizada, serena y profundamente profesional que hacía lógicas y ciertas las decisiones como satisfactorios los logros y el concierto de las opiniones. Estudioso, en temprana época de su carrera naval, de las ciencias directamente relacionadas con el ambiente geográfico-oceánico, gran escenario sobre el que se fueron condicionando y desarrollando los acontecimientos que han hecho nuestra **Historia Marítima**, fue por razón natural el coordinador de los dos primeros volúmenes que al incluir la Oceanografía, la Geología y la Biología constituyen nuestro Gran Personaje: El Mar.- Esteban Zimic, al dejar grabadas para siempre en el autorizado mensaje del Colofón las páginas de esta primera parte de nuestra obra, dejó impresa la impronta de su recia personalidad. A él, nuestro agradecido homenaje.



CAPITAN DE FRAGATA JUAN MANUEL CASTRO HART

27 de setiembre de 1992

La Comisión para Escribir la Historia Marítima, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, la **Revista**, su órgano oficial de difusión, así como el Comité de Edición que presidiera, en su condición de Vocal del Departamento de Edición, tienen con el comandante Juan Manuel Castro una deuda difícil de pagar si consideramos la magnitud del esfuerzo que a cada motivo él supo entregar. En cada uno de los ambientes en que se iniciara y continuara nuestra labor, estará siempre presente su imagen alegre, optimista, plena de fe y de esperanza. Tal como está grabado en su rincón de trabajo de tantos años, las páginas de nuestra **Historia Marítima** que a modo de primicia le tocó leer, ya impresas, antes que nadie, guardarán por siempre la constancia de su esfuerzo noble y desinteresado ante una causa que fue su constante obsesión: la Marina de Guerra del Perú y el mantenimiento de sus más limpias tradiciones. Su recuerdo será constante acicate para continuar la obra que tanto contribuyó a hacer realidad. Sea esta página de nuestra **Revista** el sentido homenaje de gratitud y de afecto de quienes, Miembros de Número, Miembros Correspondientes, investigadoras, funcionarios, empleados, trabajadores y amigos, tuvimos el privilegio de tenerlo con nosotros.



VICEALMIRANTE LUIS EDGARDO LLOSA G.P.

25 de julio de 1993

La Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, órgano vital del Instituto, tuvo el privilegio de contarlo entre sus más destacados miembros. Profesional notable y de amplia experiencia en el campo naval prestó invalorables servicios al país como Ministro de Relaciones Exteriores. Miembro de su Comisión Consultiva y Presidente en múltiples ocasiones de la Delegación Peruana en Congresos Internacionales de Oceanografía, Biología y Pesca. Fue el almirante Llosa uno de los más capacitados expertos en la doctrina del Nuevo Derecho del Mar y en tal condición abogó tenazmente por la suscripción del Perú a la Convención Universal en los principios de las doscientas millas de soberanía, jurisdicción exclusiva y control.





LIBERTAD PINASCO MENDOZA

13 de abril de 1992

JOSE LUIS GAMERO ALANIA

25 de marzo de 1989

La **Revista del Instituto** cumple justo deber de reconocimiento y gratitud a quienes como empleados de la Institución: Srta. Libertad Pinasco Mendoza y Sr. José Luis Gamero Alania dieron fiel y abnegada contribución al diario trabajo en la consecución de los fines del común propósito.

Este número de la Revista se terminó de
imprimir el 15 de agosto de 1994,
IMPRENTA DE LA MARINA
DE GUERRA DEL PERU


MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA