REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU



12

ENERO - JUNIO 1994

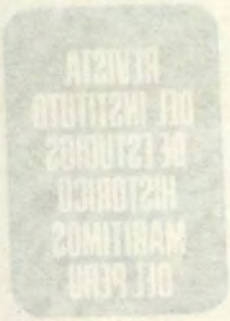


REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

MAR PERUANO NUESTRA HISTORIA

ENERO - JUNIO 1994





DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27,
Telfs.: 4229950 - 4407273 - Fax: 4227838

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

EDIGRAPA, Editorial Gráfica Papelera S.R.L.

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

Nº 12 LIMA ENERO - JUNIO 1994

INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO

José Carvajal Pareja, **Capitán de Navío Don Aurelio García y García, Marino Ilustre, Científico, Ministro Plenipotenciario, Embajador Extraordinario y Político Sagaz** 9

Discurso del Doctor Héctor López Martínez..... 71

Manuel Flores Palomino, **La Pesquería Marina Peruana: del crecimiento al desarrollo**..... 75

Discurso del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga..... 120

ARTICULOS

Alberto Indacochea Queirolo, **El Perú y el Océano**..... 129

Percy Cayo Córdova, **Remembranza de Iquique**..... 141

Melitón Carvajal Pareja, **El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en el Segundo Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana**..... 151

CRONICA

Actividades del Instituto..... 165

Incorporación de Miembros de Número

Incorporación de Miembros
de Número

*Capitán de Navío Don Aurelio García y García Marino Ilustre, Científico, Ministro Plenipotenciario, Embajador Extraordinario y Político Sagaz**

VICEALMIRANTE
JOSE CARVAJAL PAREJA

Don Aurelio García y García nació en Lima el 28 de noviembre de 1834, siendo hijo del matrimonio de don José Antonio García y González con su prima doña Josefa García y Urrutia, familia de gran prestigio social. Desde joven orientó sus inquietudes a la vocación del mar siendo así que siguió estudios de matemáticas, física, filosofía y derecho público y otros en el Convictorio de San Carlos y, en el Colegio Naval Militar establecido en Lima, los de trigonometría esférica, dibujo lineal, cosmografía y pilotaje, graduándose el 6 de abril de 1852, a la edad de 17 años como Guardiamarina de la Armada Nacional, título que le confirió el Gobierno en esa fecha. Durante este período sobresalió por su contracción al estudio, con gran facilidad para idiomas que le permitió conocer el inglés y francés en poco tiempo. El 1ro. de enero de 1853 se embarca como Guardiamarina en la fragata "Mercedes" a órdenes del Capitán de Fragata don Juan Noel, jefe que tenía el cargo especial de realizar frecuentes viajes para instruir a los guardiamarinas en la Práctica Naval. Estuvo en ese buque hasta agosto del mismo año en que se transbordó a la fragata "Amazonas" a órdenes del Capitán de Navío don Domingo Vallerriestra. Luego de haberse trasladado a la "Amazonas" emprendió en ella la Campaña del Sur y asistió al bloqueo y toma del puerto boliviano de Cobija. El 18 de julio de 1854 fue ascendido a Alférez de Fragata y el 11 de noviembre del mismo año el Gobierno dispuso su

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 20 de mayo de 1994.

nombramiento a Inglaterra para formar parte de las dotaciones de oficiales destinados a los buques "Apurímac", "Loa" y "Tumbes" por entonces en construcción en dicho país. Durante su estadía en ese país aprovechó para perfeccionar sus conocimientos en artillería y construcción naval y en perfeccionar el inglés y francés que había estudiado en el Colegio Naval Militar para lo cual tomó profesores especialmente. También viajó a Francia donde al igual que en Inglaterra logró visitar todos los establecimientos militares y navales de importancia.

En junio de 1855 se embarcó en Londres, en el "Tumbes", como segundo Comandante, siendo el Comandante el Capitán de Navío don Diego de la Haza; desde el día del zarpe su Comandante le confió la derrota del buque y en virtud de este hecho adquirió mayores conocimientos prácticos en la penosa navegación que hizo la escuadrilla hasta su arribo al Callao, el 11 de noviembre de 1855, después de haber hecho escalas en Santa Cruz de Tenerife, Río de Janeiro, Talcahuano y Valparaíso. El 15 de octubre de 1856 fue ascendido a Teniente Segundo efectivo y destinado a bordo del vapor "Ucayali".

En noviembre de 1856 le extendieron licencia para navegar en buques de la Marina Mercante Nacional. Compró la goleta de 165 toneladas "María Cristina" asumiendo el mando como capitán y empezó su experiencia en el tráfico marítimo en la costa por todos los puertos de la República. El 26 de mayo de 1859 adquirió el buque "Encarnación" de 112 toneladas y se transbordó a él para comandarlo y el "María Cristina" fue confiado como capitán bajo sus órdenes a don Miguel Grau. Siguieron estos buques en intenso tráfico mercantil, no solamente ya en nuestra costa, sino que también recorrieron las costas del Ecuador, Colombia y Centroamérica.

El 15 de diciembre de 1861 aceptó el mando de la fragata "Angela Rey" por cuenta de un particular e inició en ella su período de viajes a Chile. El 4 de marzo de 1862 encontrándose en viaje de regreso en este buque y a la altura de Talcahuano tuvo que capear una recia tormenta que puso al buque en peligro de naufragar. Las condiciones de la fragata no eran las más apropiadas para sufrir tan dura prueba por ser un buque viejo y que hacía tiempo no era carenado. A las pocas horas de navegar en la tempestad, tenía 8 pies de agua en la bodega por lo que puso a trabajar duramente a la tripulación en las bombas de achique. Esta labor se dificultó por la falla en una de ellas, lo que produjo un gran desaliento en la tripulación que pidió a su capitán que echaran al agua todos los botes para salvarse, pues pensaban que la fragata podía zozobrar en cualquier momento. Don Aurelio, revistiéndose de la mayor sangre fría, les hizo comprender que el embarcarse en los botes y perecer sería obra de un momento; que

apreciaran las montañas de mar que tenían por delante y que su experiencia le aconsejaba que no había otro medio de salvación que el de seguir trabajando como hasta entonces para arribar a puerto. La tripulación tenía fe en su capitán, aceptó su decisión y después de media hora logró reparar la bomba que junto con las demás trabajando día y noche ayudaban a contener la inundación. Mientras tanto el Capitán no dejó ni un solo instante de estar al timón y el sirviente de cámara se encargaba de atender a todos con galletas y ron. Después de tres días lograron llegar a Talcahuano aún cuando el temporal continuaba. Al dar fondo en dicho puerto y llegar el bote de la Capitanía al buque, las autoridades mostraron su admiración por la salvación del buque. La tripulación rendida de cansancio sobre la cubierta refería los hechos y daba gracias a Dios y a su Capitán. Como la fragata quedó inutilizada fue rematada por cuenta de sus aseguradores.

En tan provechosa e instructiva ocupación García y García permaneció hasta el 25 de noviembre de 1862 en que el Supremo Gobierno lo llamó nuevamente al servicio confiándole el mando del bergantín "Almirante Guise". El 1ro. de diciembre fue ascendido a Teniente Primero Efectivo. El 8 de enero de 1863 fue trasladado como Comandante del vapor "General Lerzundi", que por aquellos días se encontraba en carena; al que vigiló y apuró con todo empeño hasta poner el buque listo para hacerse a la mar, como efectivamente lo hizo en agosto del mismo año. Por Decreto del 22 de junio de 1863 se mandó abonar en su foja de servicios el tiempo que desempeñó como Capitán de buques mercantes nacionales. El 4 de diciembre fue ascendido a Capitán de Corbeta Graduado y el 8 de enero de 1864 obtuvo la efectividad en el grado.

En sus diversos viajes, aprovechó para tomar en cada puerto datos geográficos, sondajes, coordenadas y referencias para uso de los navegantes a lo largo de la costa del Perú, tanto en la Marina de Guerra como en la Mercante. Fruto de los cuidadosos trabajos por él realizados fue el **Derrotero de la Costa del Perú**, publicado allá por el año 1863, siendo el primer trabajo de su clase que vio la luz pública en el Perú.

El informe que dio una comisión de Jefes de Marina, nombrada por el Gobierno, fue altamente favorable y honroso para el autor. También mereció muy particulares recomendaciones de todos los Jefes de Estaciones Navales Extranjeras, habiendo recibido cartas de felicitación de los Almirantes Bocied (francés) y Mendoza (español), que por ese entonces se hallaban en el Callao. Recibió cartas del Capitán de Navío Rocher (francés), en las que le pedía autorización para traducir al francés, la cual fue concedida. El Jefe del Departamento Hidrográfico del Almirantazgo Británico, Contralmirante Henry Richard,

en carta, que a nombre de los Lores de dicho Almirantazgo le dirigió, lo felicitaba por el gran servicio prestado a la navegación en el litoral del Perú con esa publicación. El **Nautical Magazine and Naval Chronicle**, revista muy acreditada que se publicaba en Londres en esa época, hizo grandes elogios de la misma obra, prometiendo intercalar algunos de los valiosos datos que contenía y recomendando que a la brevedad posible fuera traducida al inglés, como una urgente necesidad para uso de la Marina Inglesa que traficaba por nuestra costa, lo que efectivamente se hizo. En noviembre de 1870 dio a luz la segunda edición de su Derrotero. Su Majestad, el Emperador del Brasil, le confirió el 31 de mayo de 1873, la orden de "Gran Dignatario de la Orden de la Rosa" por la segunda edición de su Derrotero y la Sociedad Geográfica y de Estadística Americana de Nueva York lo designó como uno de sus miembros.

En el Tomo VIII, vol. 1 - pág. 877 de la **Historia Marítima del Perú** se menciona el Derrotero de García y García y se dice de él: "El estímulo de la tarea de los británicos impulsó en el por entonces Teniente Primero don Aurelio García y García el deseo de imitarlos. Tenía este joven marino buena experiencia en navegación, estaba en capacidad de leer obras navales en idiomas extranjeros y, sobre todo, era esforzado trabajador y excelente oficial, condiciones que utilizó para escribir su **Derrotero de la Costa del Perú** publicado en 1863 y muy alabado por sus contemporáneos. Aunque en términos generales usó el método británico, introdujo variaciones muy convenientes, logrando, por ejemplo, escribir 15 páginas de presentación general del tema que constituyeron el enfoque más completo que hasta entonces se había hecho de las características físicas de nuestra costa y de su navegación. En la parte descriptiva consiguió certeras observaciones y datos históricos, presentando en forma amena un contenido que tenía calidad científica. Dada la época en que García y García escribió su Derrotero, contiene interesantes observaciones sobre los depósitos y el comercio de guano, así como una detallada descripción de Tarapacá y de los puertos salitreros. En otros lugares de este libro hemos hecho varias menciones a esta obra".

El 13 de enero de 1864, el Supremo Gobierno lo comisionó a Inglaterra para dirigir e inspeccionar en Londres la construcción de un buque tipo fragata blindada, que sería la primera de esta clase en la Escuadra Peruana, lo que como veremos más adelante ejecutó a satisfacción completa del Gobierno, manifestada así en diversos oficios, por la perfección de la obra, prontitud de su ejecución y notable economía de precio. Cabe mencionar que el ingeniero en jefe del Almirantazgo Inglés, en ocasión del almuerzo que ofreció el capitán de un buque prusiano construido en Londres para su país, al formular un brindis, hizo mención especial y muy honrosa de García y García, manifestando que la obra de la

"Independencia" era lo mejor de su género en esa época. También durante su permanencia en Londres, prestó importantes servicios al contribuir junto con Miguel Grau y en oposición a José María Salcedo, con su informe facultativo en la compra que hizo el señor Barreda, Ministro en Londres y París, de las corbetas "Unión" y "América", en circunstancias en que ya se habían roto hostilidades con España, según aparece en la correspondencia diplomática de este Ministro, la que ha sido publicada. A esta adquisición se oponían, con exagerados o maliciosos informes, comisionados pusilánimes o mal intencionados.

El 31 de mayo de 1865 fue ascendido a Capitán de Fragata Efectivo y simultáneamente fue nombrado Comandante de la fragata. Por carta del 1ro. de agosto de 1865 informa que el lanzamiento del buque se efectuará a las 2.30 pm. del 8 de agosto y que el Ministro Plenipotenciario en Londres le comunica que se le bautizará con el nombre de "Independencia" conforme disposición de Su Excelencia el Presidente de la República.

Estando ya en aquellos días Chile en guerra con España, los agentes de este país en Inglaterra ya habían logrado el embargo de dos corbetas chilenas, "Chacabuco" y "O'Higgins", en construcción en esa misma época, invocando la ley de neutralidad de Gran Bretaña. Esto repercutió inmediatamente en la terminación de nuestra fragata por lo que el 26 de enero de 1866 venciendo todas las dificultades creadas por los ya mencionados agentes españoles, que pretendían incautarla también, y sin que se hubiera siquiera montado los cañones en su correspondiente ubicación, la fragata zarpó de Londres.

Antes de proseguir la narración del viaje de regreso voy a resumir las principales características de este buque:

La fragata blindada "Independencia" fue construida en Londres, para la Marina de Guerra del Perú bajo la dirección e inspección del Capitán de Fragata de la Armada Nacional don Aurelio García y García. Los pormenores así como la información detallada de datos que le sirvieron de fundamento para su toma de decisiones están brillantemente descritos por él mismo en libro que editara en 1866 en Lima bajo el título de **Apuntamientos sobre la fragata blindada Independencia**. En él manifiesta: "Dos objetos me propongo al hacer la presente publicación: primero, llevar el deber, muy grato para mí, de presentar al Gobierno Nacional, una información tan detallada y exacta como me sea posible y conveniente, acerca de los procedimientos seguidos y de los resultados a que he llegado en la construcción de la fragata blindada "Independencia"; y, segundo, ofrecer a mis compañeros de armas, a la vez que una materia digna por mil

conceptos de su meditación y estudio, un conjunto de datos que les permita apreciar con exactitud el poder militar y las condiciones marineras de dicho buque y hacer sobre ellos las indicaciones concienzudas que estimen del caso para que en vista de todas las circunstancias, dignas de atención, se introduzcan las reformas o manifestaciones que se gradúen de valor en los buques de la naturaleza de la "Independencia" que se construyan en lo sucesivo para la República". Prosiguiendo con su descripción hace un examen minucioso de los blindajes de aquella época y explica por qué se decidió por un casco de hierro. Para este efecto dirigió una carta circular estableciendo las bases del convenio a los mejores constructores de buques de hierro y obtenidas las respuestas decidió por el "Samuda Brothers de Poplar", astillero de prestigio que ya había efectuado trabajos ampliamente satisfactorios para el Perú, Egipto, Rusia y Dinamarca y que estaban también comprometidos en construcciones para Rusia e Inglaterra. En este contrato negoció con éxito una cláusula como sigue: "Por el presente convienen las partes de este convenio que al medir el buque cuando esté en construcción, si sus dimensiones se notaran ser menos que las que aquí se han estipulado, entonces dicho José Aguilar Samuda hará una reducción en el precio del tanto por tonelada por tal disminución". Con este primer paso procedió a contratar la construcción de la maquinaria con los señores John Penn Son, de Greenwich, los más acreditados constructores de maquinarias navales a vapor del mundo, resolviendo con ellos, que ésta sería de 550 Caballos nominales que pueden elevarse hasta 1,700, que era el poder máximo aplicable a ese tipo de buque.

El 30 de marzo quedó definitivamente arreglada la contratación de construcción del buque en ventajosos términos económicos y se puso la quilla el 18 de junio de 1864. Las armas fueron contratadas en la prestigiosa firma "Armstrong", y consistían de: 14 cañones riflados sistema Armstrong, dos de a 150 y 12 de a 70, correderas, toda clase de proyectiles, espoletas, estopines, etc., 4 cañones riflados sistema Armstrong de a 9 para lanchas, todos con correderas, más dos montajes y cascos completos para servicios de campaña en tierra; armas de mano de toda clase y en proporción a la dotación; aparato y vestido de buceo, cronómetros, etc., todo lo cual sumaba el importe de £ 169,454-4 ch-... Las características generales del buque son: Tonelaje 2,004 Tn., eslora 65.5 metros, manga 13.56 metros, puntal 9.75 metros, coraza 114 mm. de espesor, velocidad 11 nudos, 4 calderas a carbón con 20 libras de presión, con las cuatro encendidas consume 50 Tn. de carbón, aparejo de barca y espolón.

La precipitación por zarpar con el buque lo antes posible y la actividad con que procedió para burlar la astucia de los enemigos fue tal, que zarpó del

fondeadero de Greenhite (Río Támesis) en una condición que sin duda carece de precedentes, llevando desmontados y encajonados los cañones, y en una aglomeración confusa y peligrosa sobre las cubiertas y entrepuentes y sin estiba alguna: cureñas, pertrechos, víveres, correderas, escalas, candeleros, repuestos del mar y barca, útiles para concluir la construcción. Sólo en el momento de levar el ancla despidió la parte que no necesitaba de los 240 operarios que tenía a bordo ocupados en los remates. Navegó hasta llegar a un punto preconvenido, donde embarcó 125 cajas de pólvora hasta el amanecer que reanudó la navegación dejando las aguas inglesas a las 09:00 horas. Como país de destino escogió Holanda. En la travesía fue sorprendido por un fuerte temporal que le tomó tres días para capearlo, a la vez que enfrentaba la posibilidad que la fragata blindada española "Tetuán" lo avistara y atacara. Felizmente la "Independencia" demostró ser muy marinera y, soportando tales embates, continuó, avanzando con los trabajos a bordo para dar tiempo a la instalación de la artillería en puerto. La "Independencia" fue para la época, un buque importante, por lo menos así lo informaba en aquellos días el Ministro de España en Nota Nro. 23 de la Legación de España en Bruselas el 1ro. de febrero de 1866 en que comentaba: "Las gentes que se hallan a su bordo tienen tal idea del poder de este monitor que aseguran que sólo hay otro buque de guerra de más fuerza, el "Victoria" que parece se halla ahora en construcción en el mismo arsenal de donde procede la "Independencia". También se refería a las noticias que publicaban los periódicos ingleses sobre la construcción de otros buques por cuenta de Chile (las corbetas "Chacabuco" y "O'Higgins" presumiblemente) pero que para evitar dificultades y recelos se les hace aparecer como pertenecientes a la República del Perú.

Al medio día del 28 de enero, después de ingresar al Escalda Occidental en Holanda, fondeó frente al tranquilo puerto de Terneuzen (junto a la desembocadura del canal de Gante) llamado también Neuzen, de la provincia de Zelanda. Su primer cuidado fue enviar a su segundo Comandante, Capitán de Corbeta Julio Tellería, a saludar al Burgomaestre del lugar, cumplimiento que la autoridad retribuyó con ofrecimientos amistosos. Pocos días después se presentó en el puerto la fragata de guerra holandesa "Adolfo de Nassau", conduciendo a bordo al Almirante, jefe del inmediato apostadero militar de Flesinga y al subsecretario de Relaciones Exteriores del Reino, los que pidieron al Comandante García y García una entrevista y le manifestaron, con gran sorpresa suya, "que su comisión tenía por objeto cerciorarse del carácter del buque que montaba, pues el Ministro Diplomático de España, en La Haya, había denunciado a la "Independencia" como un buque corsario chileno, que indebidamente enarbolaba la bandera peruana". Les contestó que "un marino de guerra de rancia estirpe de cualquiera de las repúblicas de Sudamérica, jamás se permitiría izar en su buque

una bandera que no le estuviese expresamente confiada y que tampoco había objeto, conforme al derecho internacional, en atribuir a la "Independencia" una falsa nacionalidad". Desde ese instante recibió todo género de consideraciones de las autoridades. A los pocos días llegó al buque un Príncipe, hermano del Rey, con el mismo objeto y pidió pasear todo el buque. Se le contestó que se estaba llevando a cabo su completo aseo y que estaba en gran desorden. Como insistiera el Príncipe, el Comandante García le contestó: "que cuando el Comandante del buque se negaba a recibir al visitante, era práctica del Derecho Internacional no insistir, para evitar serios conflictos". Entonces el Príncipe desistió de su propósito y regresó a tierra dando un informe favorable, con lo que quedó terminado el incidente. Los trabajos de Terneuzen continuaron aceleradamente con los operarios que había embarcado, a la vez que la tripulación se organizaba y entrenaba para colocar el buque en aptitud óptima de alistamiento. Todo quedó concluido el 17 de febrero.

En cumplimiento de las órdenes que había recibido y encontrándose ya la fragata lista para la larga travesía al Pacífico, zarpó de Holanda con destino al puerto de Brest donde debía hacer rendez-vous con el "Huáscar" el 20 de febrero que, al mando del Capitán de Navío José María Salcedo, se encontraba en ese puerto para proseguir juntos al Callao.

El día 21 empezó a reponer el carbón consumido terminando al día siguiente. También aprovechó para transferir al "Huáscar" 20 quintales de pólvora, pues no tenía dicho buque ni un gramo y, que, de encontrar algún buque enemigo, le permitiría poder usar su artillería. El mal tiempo retuvo a ambos buques hasta el día 26 en que zarparon con destino a Funchal, en la Isla Madera, donde debían encontrar al transporte inglés fletado "Thames" que llevaba carbón, munición y materiales, que no se llegaron a embarcar en Inglaterra.

Navegando en tiempo lluvioso y cubierto con viento duro se produjo una colisión con el "Huáscar" a las 3 de la mañana del 28, que causó leves averías en la amura de babor de la "Independencia". Pasado este accidente continuaron la navegación, capeando con buena suerte un recio temporal frente al Golfo de Gascuña hasta dar fondo en Funchal el día 4 de marzo. Se aprovisionó carbón del "Thames". El día 7 zarparon los tres buques con destino a San Vicente (Islas de Cabo Verde), donde arribaron el 12 para rellenar nuevamente las carboneras y zarpar el 18 bordeando la isla hasta caleta San Pedro, donde el "Thames" transfirió a ambos buques parte de la carga que llevaba. De esta caleta zarparon con destino a Río de Janeiro, el 1ro. de abril, pero ya no en convoy por haberse adelantado el "Huáscar" en el zarpe. Al llegar a los canales de entrada a Río de

Janeiro ambos buques volvieron a encontrarse. La "Independencia" fue rápidamente reparada, debido a las excelentes operaciones de la buena factoría que existía en ese puerto.

Acompañado del señor Seoane, Ministro del Perú ante el imperio del Brasil, realizó las visitas de cortesía usuales. Las autoridades de la Marina del Brasil atendieron prontamente las reparaciones de la "Independencia" y facilitaron el ingreso del "Huáscar" al dique seco para reparar la pala de hélice que se había roto. A mediados de abril llegó el Sr. Benigno Vigil, nuevo Ministro de la República, el que se encontró con la desagradable situación de que la oficialidad entera del "Huáscar" se le presentó de palabra y por escrito pidiendo la separación del Comandante de su buque, para lo cual formulaban diversos cargos de gravedad. El Sr. Vigil acompañado de García y García tuvo una minuciosa conversación con Salcedo en donde le dio la orden de zarpar, lo que se concretó el 29 de abril a las 7.30 pm. con destino a Maldonado en el Río de la Plata. Salcedo no quiso ni dejó que García y García notificara y se despidiese de las autoridades del puerto. Navegando frente de las fortalezas de entrada, la más próxima, llamada Santa Cruz, hizo un disparo a pólvora con el objeto de que se detuvieran y como no lo hicieron lanzó un segundo a bala rasa, luego un tercero y un cuarto, acompañados éstos de cohetes de señales a los fuertes vecinos que contestaron del mismo modo; ambos buques pararon sus máquinas y el "Huáscar" envió un bote a tierra con un oficial que explicase la situación y vuelto éste a bordo siguieron su marcha.

Cerca del Río de la Plata avistó un buque que, detenido e investigado por el tribunal de presas de la "Independencia", resultó ser español, el "Manuel", al que después de evacuar a la dotación a la "Independencia" se le hundió en práctica de tiro con los cañones de la citada fragata.

Al día siguiente el "Huáscar" detuvo otro buque español, el "Pepita Victoria", que con cargamento valioso y dotación de presa de la "Independencia" fue enviado al Perú.

El 7 de mayo a las 8 am. fondearon en Maldonado donde ya se encontraba el "Thames" para reaprovisionar carbón. El mismo día, a las 3 pm. zarparon para el Estrecho de Magallanes donde ingresado a la bahía de Posesión encontró al buque italiano "Ercole" que estaba averiado y al cual le dio asistencia para repararse, permaneciendo del día 15 al 19 en esta faena sin tener noticias del "Huáscar" y del "Thames" hasta que a las 3 pm. del 19 arribaron ambos. Se hizo faena de carbón recibiendo la "Independencia" 500 toneladas y el día 24 los tres

buques zarparon, capearon un fuerte temporal en bahía Gregory, al ancla aguantándose con la máquina. Al amanecer del 26 zarparon para recalar en la colonia chilena Punta Arenas, donde encontraron a la corbeta "América", al mando del Capitán de Fragata Manuel Ferreyros. El día 27 lo dedicaron a transbordar todo el resto de la carga que traía el "Thames" a fin de darle por terminado su fletamiento. El día 28 zarparon en convoy navegando el resto del estrecho para salir al Océano Pacífico y proseguir hasta Ancud, donde se incorporaron a la Escuadra Aliada Perú-Chile, a las órdenes del Vicealmirante Blanco Encalada, para luego seguir viaje hasta Valparaíso, donde debían permanecer a disposición del Supremo Gobierno de Chile.

Durante esos días ocupó a su tripulación en ejercicios doctrinales y aun en tirar al blanco junto con los otros buques de la Escuadra. En el parte de viaje García y García consigna: "Juzgo necesario llamar la atención de US. sobre una materia importante que debe tenerse en seria consideración y estudiarse bien por las personas llamadas a dirigir buques encorazados: hablo de las desviaciones magnéticas de los compases por efecto de la atracción del hierro. Cualquier descuido o error a este respecto puede traer inevitablemente la pérdida del buque".

Continuaba más adelante informando: "La "Independencia'' no ha necesitado de oficiales ni pilotos extranjeros en su navegación y puede vanagloriarse la Marina Nacional de que hayan bastado a este objeto las luces y experiencia de sus propios oficiales". El 22 de junio llegó a Valparaíso el Capitán de Navío don Lizardo Montero, nombrado por el Gobierno Peruano, Comandante de la División Naval Peruana, en reemplazo del de igual clase don José María Salcedo. En el parte de viaje García y García comenta: "el relevo del señor Salcedo no sólo produjo en la Escuadra el saludable efecto de restablecer la armonía, la disciplina y la subordinación imposible bajo la autoridad de aquel jefe, sino que el cuerpo de marina lo acogió como un nuevo testimonio de la justificación del gobierno, que llamaba, indudablemente para someter a un juicio severo, a este jefe sobre el que pesan acusaciones terribles y la inmensa responsabilidad de haber retardado cuando menos un mes la llegada de los blindados al Pacífico".

Mientras tanto en Lima, el Presidente Prado concebía la idea de enviar a la Escuadra Peruana a expedicionar a las islas Filipinas, en vista de los éxitos de Abtao y 2 de Mayo. Más aún, o mejor dicho peor aún fue la idea de contratar al marino retirado de la Armada de los Estados Unidos, John Tucker, comisionándolo con el grado de Contralmirante, para mandar la Escuadra Peruana, con lo que de hecho relevaba del mando al Capitán de Navío Lizardo Montero que acababa de hacerse cargo de ese mando.

Con fecha 26 de junio de 1866 el Presidente Prado escribía al Comandante García y García comentándole su decisión en los siguientes términos: "Consultando a la vez la manera más eficaz de llevarla a buen término tuve a bien encargar al Ministro del Perú en Washington, buscase uno de los marinos que, reuniendo una alta capacidad, grande arrojo y experiencia en los combates, pudiera ayudarnos con su reconocida competencia en tan difícil como gloriosa y trascendental empresa que es la que vamos a poner en planta contra nuestra eterna enemiga"; y más adelante proseguía "ese marino lo hemos conseguido tal como lo deseábamos, pues según los informes que nos han llegado, y los relevantes títulos que presenta, es nada menos que la segunda notabilidad entre los marinos de la gran República del Norte, el célebre Mr. Tucker que mandó en jefe la poderosa Escuadra del Sur en la pasada contienda norteamericana" ...para continuar después... "En esta virtud espero que usted, conocedor de las sanas y patrióticas aspiraciones del Gobierno y en obsequio de su patria, lo respete y considere en su calidad de tal Contralmirante de la Escuadra...".

La respuesta de Aurelio García y García en carta del 10 de julio decía: "Si al contestar la apreciable carta de vuestra excelencia de fecha 26 de junio que tuve el honor de recibir, ocultase la penosa impresión que su lectura me ha causado, traicionaría mis sentimientos, faltando así, a lo que en toda circunstancia debe esperar de un leal servidor. El nombramiento de Mr. Tucker para el mando en jefe de la Escuadra ha sido recibido por mí y los oficiales de esta dotación, con una sorpresa que toca en espanto; pues sin hacer alto al elevado carácter que se da a un esclavista y desconocido rebelde, casi no hay cómo explicar que cuando con hechos bien recientes ha probado el cuerpo de Marina, su denuedo en desiguales combates y suficiencia profesional, conduciendo sin auxilio extranjero peligrosos buques en difíciles navegaciones que merecieron a otros alabanzas y recompensas; se le infiera un desaire cuya gravedad afecta no sólo el prestigio del cuerpo de marina, sino el de la gloriosa bandera que hemos jurado no mancillar" y terminaba su misiva pidiendo la revocación del nombramiento en cuestión, en la inteligencia que si no estimaba conveniente acceder, resignarían sus puestos antes que aceptar aquel acto y que estaban resueltos a cualquier sacrificio en defensa del Gobierno. Al arribo de Manuel Pardo a Valparaíso, en el transporte "Chalaco", todos los comandantes fueron a recibirlo y saludarlo, se pusieron en el acto a sus órdenes y con toda cortesía resignaron ante él el mando de sus respectivos buques.

Como se ve, esta torpe medida del Presidente Prado produjo en toda la oficialidad un total desconcierto y rechazo por la más elemental razón de que en ese momento no estaba en peligro la seguridad de la República. Los Coman-

dantes de Unidad y Oficialidad de los buques peruanos surtos en Valparaíso, entre los que se encontraban Miguel Grau y Aurelio García y García, así como unos treinta oficiales de diversa graduación, manifestaron de inmediato que cumplirían con lo que se les ordenaba, pero solicitaban su separación del servicio porque no podían aceptar que habiendo en la Marina Peruana jefes capaces se pusiera a un extranjero; eso sólo podía interpretarse como una ignorancia y duda total sobre la eficiencia y capacidad profesional de los marinos peruanos para desempeñar una operación estrictamente militar y para lo cual, justamente, acababan de probar su eficiencia en los combates mencionados anteriormente.

Esta negativa dio lugar a que cerca de 30 oficiales fueran separados de sus puestos y enviados al Callao en el "Chalaco", sometidos a juicio por los delitos de "insubordinación, deserción y traición" e internados en la Isla San Lorenzo.

Aquí cabe mencionar que el escritor chileno Vicuña Mackenna comentó que se había producido un motín en la Marina Peruana. Nada más falso, puesto que todos los comandos de los buques peruanos concurrieron a Valparaíso a saludar, a su llegada, a Manuel Pardo y fue ante él que presentaron su renuncia y además acompañaron a sus respectivos buques a los nuevos jefes nombrados para reemplazarlos en su comando. Esta situación fue explicada con firmeza por el Comandante Miguel Grau en carta dirigida al mencionado escritor. Como prueba fehaciente transcribo los dos últimos párrafos del Parte Oficial que presenta el Capitán de Fragata Aurelio García y García dando cuenta del viaje de Inglaterra al Pacífico fechado 3 de agosto de 1866 al Secretario de Guerra y Marina: "El día de hoy se ha presentado en esta bahía (Valparaíso) el vapor Transporte Nacional "Chalaco" conduciendo al señor Capitán de Navío Salcedo nombrado nuevamente Comandante General de la Escuadra y a varios Jefes de Marina, entre los que se halla el Capitán de Navío José María García, designado para asumir el mando de esta fragata. Esta misma tarde tendré el honor de hacerle entrega de ella así como de sus fondos, conforme a ordenanza, cesando en consecuencia, toda responsabilidad de mi parte en cuanto a este buque sin una lesión alguna, en el más perfecto orden militar y marinero, y completamente aprovisionado, pasa bajo su autoridad.

"Al retirarme de este puesto como leal caballero y como patriota, llevo la satisfacción de haber cumplido estricta y esmeradamente mis deberes, y como única recompensa la esperanza de que el poderoso elemento de guerra que he construido y traído a estas aguas llegue a servir eficazmente a la defensa de los sagrados derechos y de la honra de nuestra patria, a la que no excusaré ningún género de sacrificios.



Capitán de Navío Aurelio García y García.

"Sírvase usted dar cuenta de este oficio a su excelencia el Jefe Supremo de la República. Dios guarde a Ud. Aurelio García y García".

Abierto el juicio en el Consejo de Guerra, la defensa de García y García la asumió su hermano José Antonio, el que en su alegato escrito expresaba ante el Tribunal de Guerra lo siguiente: "Tengo a la vista y me complazco en poner a vuestra disposición, los registros oficiales de la Marina de los Estados Unidos en que consta que Juan R. Tucker entró al servicio en clase de Guardiamarina el 1ro. de junio de 1826, que el 20 de diciembre de 1837 fue ascendido a la clase de Teniente, y el 14 de setiembre de 1855 a la de Capitán de Corbeta, último grado que se le confirió en 36 años que estuvo en la Marina Federal, hasta 1861 en que fue borrado del registro y declarado traidor a la Unión por haber desertado de sus filas y pasándose a las de la rebelión. Jamás tuvo el señor Tucker en la gran República mando de escuadra o división naval siquiera y consta en los registros a que me he referido que su mejor recomendación es la de haber sido simple Teniente en la fragata "Cumberland", y después Comandante del pontón "Pennsylvania" estacionado como depósito naval en Norfolk". Prosiguió en su informe analizando las diversas situaciones de combates navales en que por la época podría haber participado como jefe de escuadra, con resultados negativos y a continuación arribó a las siguientes conclusiones: 1° Tucker que jamás ha mandado escuadra en su país ni fuera de él, viene a ensayar entre nosotros las facultades superiores directivas, el talento y el valor que se le atribuyen; 2° Tucker, lejos de hallarse en mejores condiciones relativas, se encuentra en una inferioridad positiva respecto de muchos jefes de nuestra Marina, que han hecho dilatadas y peligrosas navegaciones, dirigido escuadras y combatido heroicamente; 3° Que si ha de hacerse una ventura con Tucker, librando únicamente a su fortuna la suerte de nuestras armas, es más justo, más prudente, más digno y más conforme a las exigencias del espíritu nacional, fiar los destinos del país, la gloria de nuestras armas, a cualquiera de los jefes, verdaderamente intrépidos, hábiles y experimentados que cuenta nuestra Armada, que a un extraño, cuyos servicios si algún día pudieran llegar a servirnos de provecho, jamás darían lustre y honra a nuestra patria". Después de varios meses que duró el juicio, el Consejo de Guerra presidido por el General La Fuente, con fecha 11 de febrero de 1867, absolvió de toda culpa y pena a Aurelio García y García al igual que a los demás, siendo dicha sentencia aprobada por el Supremo Gobierno con fecha 17 del mismo. El hecho contribuyó más al descrédito del Gobierno y benefició a los marinos.

Respecto a este incidente del llamado caso Tucker, no puedo dejar de mencionar lo tratado por Fernando Romero con tanta minuciosidad en el vol. 2

del Tomo VIII de la **Historia Marítima** que transcribo: "Enceguecido por el fuego de la defensa que hacía de su hermano el Capitán de Navío Aurelio García y García, y con una precipitación para juzgar a base de muy escasa información, el abogado J.A. García y García, lo presentó en 1867 de una manera errónea, dejando en nuestra historia naval una imagen injusta de Tucker. La verdad es que no fue un Marino Subalterno, ni un aventurero pobre, como se advertirá al leer su biografía, que hemos consignado en nuestro Anexo A, a la que deben añadirse los datos que sobre su trabajo hidrográfico en el Nor-oriente presentamos en la tercera parte de este volumen".

En marzo de 1867, García y García tomó el mando del vapor "Chalaco", cedido por el Gobierno a una compañía nacional para establecer un servicio de navegación en todo el litoral.

El 12 de abril de 1867 actuó como testigo en el matrimonio de Miguel Grau, junto con Manuel Ferreyros y Lizardo Montero. Los cuatro eran conocidos como el grupo de "Los Cuatro Ases".

El 15 de octubre del mismo año fue comisionado por el Supremo Gobierno para viajar a los Estados Unidos de Norteamérica a hacerse cargo de los monitores "Atahualpa", "Manco Cápac" y transportes allí comprados, debiendo recibir órdenes posteriores.

A su arribo a Estados Unidos el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en dicho país, Dr. José Antonio García y García, su hermano el Ministro que actuó como su abogado defensor en el incidente Tucker, le encomendó que después de inspeccionar los monitores que se hallaban en Nueva Orleans le informara sobre su condición. El informe corrrespondiente lo presentó Aurelio García y García con fecha 24 de noviembre de 1867, en donde describía con bastante precisión las características más saltantes de los monitores "Catawba" y "Oneota" (así fueron bautizados originalmente). En la parte final del citado informe anotaba: "Haciendo pues una recapitulación de las cualidades de estos buques, resulta que su construcción es esmerada, la calidad selecta de los materiales empleados y su poder militar extraordinario, pudiendo con notable ventaja dar combate hasta los buques más fuertes hoy conocidos.

"El sistema especial de estos "monitores", construidos para la defensa de los puertos y ríos de los Estados Unidos durante la última guerra, los hace carecer de toda cualidad marinera y juzgo por lo tanto, que su navegación al Pacífico o cualquier viaje de travesía, ofrece grandes peligros que sólo pueden ser vencidos en parte, emprendiendo ciertas ligeras alteraciones, siendo la más

indispensable, colocar dos palos pequeños que permitan darles algún velamen, librándose así de quedar a merced de la mar en caso de parada o de cualquier descomposición de la máquina y consiguiendo siempre mayor estabilidad. Una amura provisional a proa, y una toldilla o puente entre la torre y la chimenea, son obras también urgentes. La compañía o convoy de un transporte, que suministre carbón y provisiones, es de todo punto indispensable; así como escoger las estaciones del año en que deben recorrerse los diferentes paralelos de la travesía.

"La distinguida prueba de confianza con que el Supremo Gobierno me ha honrado, al encomendarme el mando de esta expedición, frente al enemigo extranjero, y el justo deseo de proporcionar a nuestra Marina, no pocas veces calumniada, el título más brillante de reputación ante el mundo todo, son estímulos bastantes para que nada omita de mi parte a fin de conseguir el presentar en aguas del Perú, los buques más difíciles de navegar que jamás hayan cursado el Océano.

"Réstame decir a vuestra señoría, que habiendo sido este reconocimiento sólo preliminar, necesito para emitir un dictamen más fundado y detenido, tanto que los buques sean puestos en seco en un dique, como el que trabajen por lo menos cuarenta y ocho horas a todo vapor sus máquinas, torreones, ventiladores, poniendo también al juego los aparatos del timón, molinetes, etc.".

En este mando permaneció hasta febrero de 1868, en que con motivo del cambio de política en el Perú, lo relevó el Capitán de Navío Benjamín Mariátegui.

Restituido al Departamento del Callao, permaneció en él, en comisión, desde marzo de este año hasta el 22 de agosto del mismo, en que fue nuevamente nombrado Comandante de la fragata blindada "Independencia", de la que se hizo cargo el mismo día. Por Decreto del 21 de mayo de 1869 se le mandó abonar seis meses en su hoja de servicios conforme a la "ley del 2 de mayo", por haber estado al mando de la fragata blindada "Independencia", ejerciendo hostilidades contra España durante la guerra.

En el año 1870 García y García tradujo y arregló para su uso en la Marina Peruana la obra del Comandante norteamericano Foxhall A. Parker, titulada **Táctica Naval de las Escuadras a Vapor**, de la que aún se conservan algunos ejemplares en diversas bibliotecas de nuestra Marina.

El 27 de junio de 1870 fue ascendido a Capitán de Navío Graduado. El 5 de setiembre el Supremo Gobierno elevó al Congreso la propuesta respectiva

para que se le confiriese la efectividad de Capitán de Navío, la que fue aprobada en la Cámara de Senadores y pasó a la honorable Cámara de Diputados.

El 29 de setiembre de 1870 cursa oficio al Mayor de Ordenes del Departamento solicitando el ingreso de la "Independencia" al dique para carena por tener los fondos sucios después de 14 meses desde la última carena. Tramitado este pedido hasta el Ministro de Guerra y Marina, Coronel Juan Balta, éste dispuso que no se estimaba conveniente que por ahora limpiara sus fondos dicha fragata y que se tendría presente el estado de los mencionados fondos para carena en su oportunidad.

Con fecha 14 de diciembre, García y García informaba, por oficio, al Mayor de Ordenes del Departamento reclamando la falta de 75 individuos al completo de la dotación y adelantaba que en el próximo enero una tercera parte de la dotación terminaba sus contratos con lo cual el buque quedaría en estado de desarme; por lo que informaba de esta situación oportunamente en cumplimiento de su responsabilidad y deber como Comandante, a la vez que solicitaba que su informe se elevara al Comandante General de Marina. Este oficio a su vez fue elevado por dicho Comandante General al Ministro de Guerra y Marina, quien con fecha 21 de diciembre dispuso que debido al estado de la Hacienda no se podrá efectuar adelantos por contratos de marineros y que el Comandante de la fragata "debe reemplazar sus bajas con gente voluntaria o por cualquier otro modo que no sea gravoso al Erario".

El Supremo Gobierno expidió el 8 de julio de 1871 el Decreto Supremo siguiente:

"Habiendo cesado por ahora los motivos que obligaron al Gobierno a mantener los buques de la Escuadra de mayor porte con el pie de fuerza en que se encuentran; se resuelve: Que las fragatas "Independencia" y "Apurimac", vapor de torreón "Huáscar", monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" y transporte "Pachitea", queden en estado de desarme y con sólo las dotaciones necesarias para su conservación y aseo. En cumplimiento de la Suprema Resolución transcrita, se están practicando los trabajos correspondientes para dejar los buques referidos en estado de desarme y en cuanto éstos terminen, tendré el honor de comunicar a US. las dotaciones con que cada uno de ellos deberá continuar hasta nueva determinación del Gobierno. Dios guarde a Ud. Juan Francisco Balta".

Nuevamente García y García cursa el 26 de julio un fundamentado informe en que explica muy minuciosamente la necesidad de no suprimir algunas

plazas de dotación que enumera y justifica; posteriormente, el 12 de agosto, vuelve a informar con todo detalle sobre las necesidades del personal de maquinistas y fogoneros para atender al mantenimiento de la instalación y su limpieza. Tampoco fue tomado en consideración.

En la "Independencia" desempeñó varias comisiones del Gobierno de esta época, entre ellas la de acompañar del Callao hasta Valparaíso a las corbetas chilenas "O'Higgins" y "Chacabuco" que conducían a su patria los restos del General O'Higgins. Asistió con casi toda la dotación a todos los honores fúnebres que se tributaron en Santiago, habiendo concurrido también 10 marineros de la "Independencia" que arrastraron el carro fúnebre, por invitación especial. En este viaje fue invitado por el Almirante chileno Blanco Encalada a sostener una regata con las referidas corbetas lo que aceptó. Se ordenó la regata y partieron. A la media hora ya había dejado dos millas atrás a las corbetas. Se le invitó a una segunda regata, alegando que los maquinistas no cumplieron su deber. Aceptó, siendo el resultado el mismo. Se dieron entonces por vencidos los chilenos y confesaron que no creían de tanto andar a la "Independencia", por lo cual fue don Aurelio muy congratulado, tanto en el mar como en Valparaíso. El 20 de enero de 1870 salió en comisión llevando a su bordo al Ministro de Guerra y Marina. Reconocieron todos los puertos del sur, desembarcaron en Islay para ir a colocar la primera piedra del ferrocarril de Arequipa a Puno. Después desembarcaron en Ilo para ir a Moquegua a fijar la ubicación de la nueva población.

En el tercer trimestre de 1870 fue comisionado para que efectuara el reconocimiento de los puertos de Mollendo e Islay con la finalidad de resolver cuál sería más práctico para desarrollarlo en vista de que serviría como base del gran ferrocarril Sur-Trasandino. En informe del 25 de noviembre, García y García después de analizar en ambos casos el aspecto geográfico, vientos, mareas, corrientes, tenedero, etc., informaba: "1° Que en el surgidero de Mollendo por su buen tenedero no ofrece peligro para los buques que pueden aguantarse bien sobre sus anclas en las bravezas ordinarias y aun dado el caso de faltar éstas, se apartarían de la costa por el impulso de la corriente; Islay reúne las mismas ventajas y lo excede en otras de importancia decisiva como lo son, las mayores seguridades y tranquilidad relativa del puerto por el abrigo natural que tiene; 2° Que el tráfico actual por Mollendo y la comunicación de los buques con tierra presenta dificultades que si de ordinario pueden vencerse, aunque con riesgo y pérdidas diarias, aquellas constituirían un embarazo inmenso, si se convirtiese a Mollendo en punto de partida de los ferrocarriles que hoy se construyen, pues siempre sería molesto y peligroso el embarque y trasbordo al costado de los buques y más aun el atracadero en tierra; 3° Que para hacer de Mollendo un

puerto, sería indispensable llevar a cabo e inmediatamente, cuando menos, las siguientes obras: cegar las obras canalizadas que dejan los farallones y rocas que se destacan del morro central y levantar sobre ellos un muelle de columnas de hierro que se prolongue fuera del alcance de las más extensas bravezas; una escollera o rompeolas que diese a los buques la protección de que hoy carecen; agua potable, edificios públicos, etc.

"Llevada pues la cuestión al terreno práctico y conveniente en que la he fijado, resta sólo valorizar, si el importe del rompeolas, muelle, oficinas, cañerías de agua y demás obras indispensables que requiere Mollendo, cuya conservación y reparos exigen además un gasto fuerte y constante, lo que no sucedería en Islay; es menor del costo de prolongación de la vía férrea hasta este puerto y de darle mayor atención a su muelle, para adaptarlo como base permanente del gran ferrocarril Sur-Trasandino. Cuestión es esta de la más alta y trascendental importancia y que toca a la sabiduría del Supremo Gobierno examinar y resolver".

El Ministro de Guerra y Marina, Coronel Juan Francisco Balta, en oficio del 5 de diciembre, elevando el informe anteriormente mencionado sugería, sin embargo, que se escogiera Mollendo debido a que el costo de prolongar la línea férrea en la distancia de 13 millas entre ambos puertos sería del orden de los 4 millones a lo que se sumaría el aumento de los fletes de carga y pasajes, amén de otras consideraciones como que el costo de implementar Mollendo sólo sería la cuarta parte del costo de prolongación de la línea hasta Islay.

El 4 de abril de 1872, fue relevado del mando de la fragata "Independencia", sin encontrar más explicación a tan violento proceder que la hostilidad desplegada por los miembros del Gobierno del Coronel Balta contra todos aquellos que no apoyaban con sus opiniones la candidatura que se trataba de imponer al país. El 13 de julio de 1872 comenzaron a funcionar las Cámaras Legislativas y se nombraron las Juntas Preparatorias. El triunfo de Manuel Pardo fue rotundo; la victoria legal fue reconocida por todos menos por los que en ese entonces conformaban la oligarquía militar o sea el Presidente de la República Coronel José Balta, sus hermanos los Coroneles Pedro y Juan Francisco; el Ministro de Guerra y Marina, Coronel Tomás Gutiérrez y sus tres hermanos, Coroneles Silvestre, Marcelino y Marceliano Gutiérrez; a su vez entre ambas familias se encontraban emparentados políticamente como cuñados o concuñados. El golpe político fraguado estaba respaldado por siete mil hombres bien armados. Con anticipación el Ministro de Guerra y Marina había dispuesto el retiro de piezas claves de las máquinas de los buques, y había declarado a la "Independencia" y

otros buques en desarme mediante Decreto Supremo del 8 de julio de 1871, pensando que con eso inmovilizaba a la Escuadra, pero los comandantes de los buques habían hecho fabricar repuestos, de modo que en realidad el zarpar con ellos era sólo un problema de más tiempo.

De otro lado, Pardo y el Partido Civil habían tomado sus medidas para un golpe de estado promovido por el Gobierno y habían formado un comité que debía actuar en Lima y Callao presidido por José Antonio García y García e integrado por José de la Riva Agüero, Ernesto Malinowsky y los Capitanes de Navío Aurelio García y García y Miguel Grau. Ese comité en realidad significaba la reacción constitucional con el apoyo de la Escuadra.

El 22 de julio, Tomás Gutiérrez trata que el Presidente Balta dé un golpe de estado, pero como éste ya había sido disuadido de ello por su hermano Juan Francisco y por Enrique Meiggs, se rehusó; fue tomado prisionero por Silvestre Gutiérrez, quien moviliza las tropas de su cuartel y se apodera de Palacio de Gobierno y proclama al General Tomás Gutiérrez como Jefe Supremo de la República. A esa misma hora Pardo estaba reunido con Grau y García. Avisado del cuartelazo se trasladó a la legación del Brasil y de allí a casa de otro amigo para después dirigirse al sur a la Caleta de Chilca, donde debía embarcarse en la fragata "Independencia".

Mientras tanto Grau y García y García se desplazaron al Callao y en reunión convocada en el buque "Marañón" decidieron, junto con los demás comandantes, jefes y oficiales, el Plan de Movimientos que efectuaría la Escuadra. Considerando que el instalar los repuestos sacados a las máquinas tomaría un cierto tiempo, el "Huáscar" procedió a remolcar a la "Independencia" y después a la "Apurímac" dejándolas a sotavento del puerto y posteriormente volvió a remolcar a la primera hasta el cabezo de la Isla San Lorenzo, donde se embarcó Aurelio García y García, que de acuerdo con el Plan debía recibir a Pardo en Chilca. Al mismo tiempo se había preparado un Manifiesto de la Armada, al que se dio publicidad el 23 de julio, en los términos siguientes:

"El inaudito abuso de fuerza con que ayer ha sido escandalizada la capital de la República, debía encontrar como en efecto ha sucedido el rechazo más completo de parte de los Jefes y Oficiales de la Armada que suscriben: quienes ajenos a toda liga personal, no reconocen otra regla de conducta que la emanada o dirigida al fiel cumplimiento de las instituciones patrias"... y terminaba expresando: "En nuestro camino nos asiste la más firme persuasión de encontrar a todos los buenos ciudadanos y que unidos para combatir la anarquía podamos

devolver a los legítimos representantes de la voluntad nacional, la independencia que requiere el ejercicio de sus augustas funciones"; y firmaban Aurelio García y García, Camilo Carrillo, Miguel Grau, Melitón Carvajal, Carlos Ferreyros, entre otros.

Ese mismo día Pardo llegó a Chilca y como no encontró la fragata se embarcó en un bote conducido por el pescador Manuel de los Reyes Manco para ir en busca de la fragata. El mar se hallaba picado y después de unas horas fueron ubicados por una falúa que, al mando del Capitán de Corbeta Melitón Carvajal, los recogió y transportó a Pardo hasta la "Independencia". En los días siguientes los sucesos se precipitaron; el Presidente Balta fue asesinado en el Cuartel de San Francisco, los hermanos Gutiérrez muertos por la población y los cadáveres de tres de ellos colgados de la torre de la Catedral de Lima y bajados después, fueron quemados en una hoguera. El asesinato de Balta produjo excitación pero no conmovió; fue innecesario, injusto y cobarde.

El 27 de julio, Pardo entró triunfalmente a Lima, en donde en vibrante discurso, ante el pueblo que lo recibió delirante, dijo entre otras cosas: "Subo al mando por la voluntad del pueblo; y aquellos tres cadáveres que se ostentan frente a nuestra metropolitana, envuelven una tremenda lección que no olvidaré jamás. Colocado en el poder lo habré sido por el pueblo y si él me eleva también él sabrá sostenerme, mi gobierno será el vuestro y vuestros brazos serán mis defensores".

El Gobierno, del cual se hizo cargo el Vicepresidente Coronel Herencia Cevallos logró formar Gabinete el 27 mismo, las Cámaras Legislativas se instalaron y la comisión de cómputo proclamó a Manuel Pardo Presidente electo. José Balta fue enterrado con los honores que le correspondían. Se instauró en el Perú el régimen civil. La Revolución, al decir de González Prada, fracasó por falta de aire.

El Comandante del "Huáscar" Capitán de Navío Miguel Grau, en el último párrafo de su minucioso informe, dando cuenta de la actuación que le cupo a la Armada, expresó: "No terminaré señor Ministro sin manifestar a Ud., que el Capitán de Navío Graduado don Aurelio García y García se presentó a bordo del "Marañón" en momentos que los jefes de los buques celebrábamos nuestra primera conferencia y contribuyó con su entusiasmo, inteligencia y conocimiento práctico que tiene de la "Independencia" al buen éxito de nuestros movimientos la noche del 22; y me es muy satisfactorio decir a Ud., que todos los jefes, oficiales y dotaciones, tanto de los buques como agregados han cumplido fiel-

mente con los deberes impuestos al militar y al patriota. Firmado Miguel Grau".

Aurelio García y García fue amigo y confidente de don Manuel Pardo y también uno de los líderes del Partido Civil a cuyas filas pertenecía.

El episodio que hemos comentado estaría incompleto si no mencionara las significativas frases del prólogo de José Carlos Martin en su libro intitulado **1872**, del cual tomamos sólo el primer párrafo. "**1872** es un despertar de ilusiones. El país plantea y exige el Derecho Electoral convencido de que la ciudadanía está disminuida y recortada en su legitimidad. Plantea su deseo de cambio y un llamamiento a establecer su facultad de elegir y de desechar el paternalismo impositivo que se mantiene desde 1821. No se trata de conservadores o de liberales. Es un sentimiento nacional que invade a todo el Perú. Es la revolución civil y ciudadana y no traerá ninguna alteración social".

Como colofón sólo puedo cerrar este episodio con aquella bella frase de José Martí: "Los Derechos se toman no se piden; se arrancan, no se mendigan".

Aurelio García y García fue nombrado por tercera vez Comandante de la fragata "Independencia" el 12 de agosto de 1872 por Resolución Suprema. Creadas las Juntas Consultivas de la Administración Pública por Decreto del 22 de agosto del mismo año, fue nombrado miembro de la especial de Marina por disposición suprema de la misma fecha.

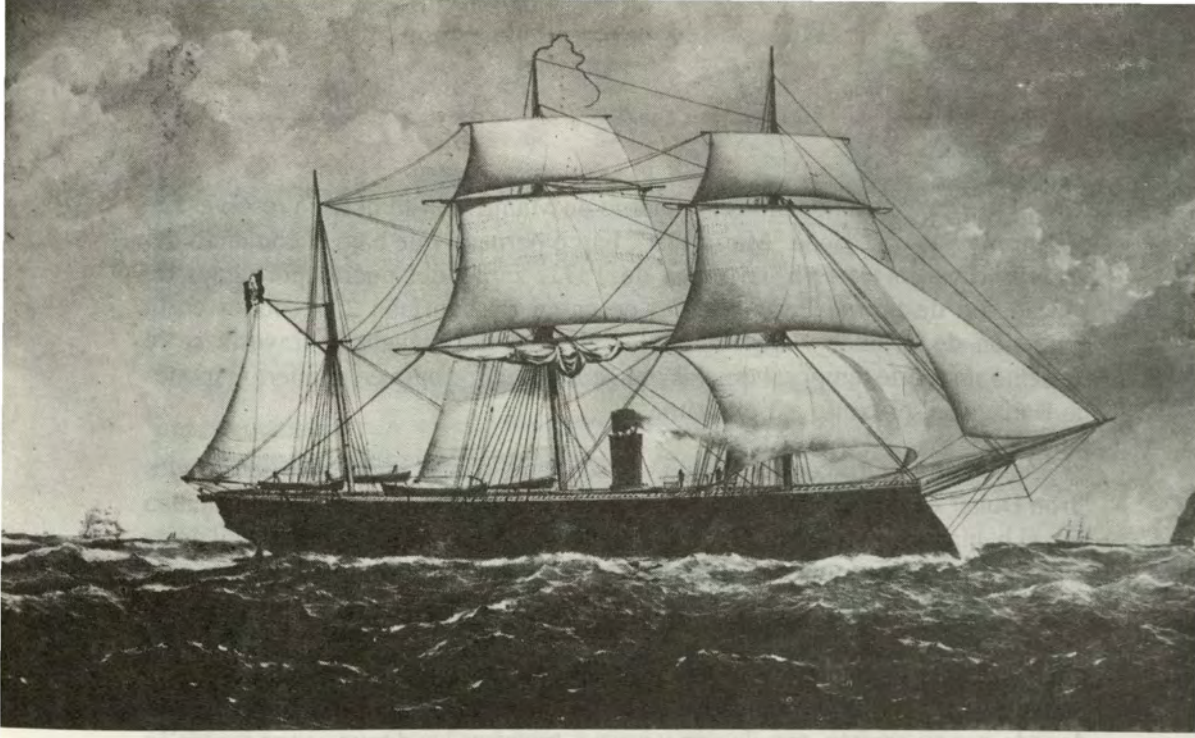
Al reasumir el comando de la fragata, después de tan sólo 4 meses que había sido relevado de dicho cargo por el Capitán de Navío don Samuel Palacio, presentó su informe a la mayoría de órdenes sobre el estado en que se encontraba el buque como consecuencia del desarme ordenado en julio de 1871 por el Gobierno de Balta. En dicho informe se consignaba que a excepción de los palos reales toda la arboladura se encontraba tendida en cubierta, el velamen y su maniobra en los pañoles respectivos; la artillería, armas menores, pólvora, municiones y artificios depositados en el arsenal; la situación de las máquinas era más grave, pues las piezas desarmadas no estaban guardadas en el arsenal de marina, sino que las habían depositado en el parque de artillería del ejército. Esto último, no cabe la menor duda, era la comprobación de que la orden de desarme de la Escuadra fue un acto de prepotencia política que pretendía subordinar la Marina al Ejército.

Al efectuarse el relevo del Ministro de Guerra y Marina y asumir el cargo el General Diez Canseco, éste ordenó se devolviera a la fragata todo lo que había sido puesto fuera de ella. En esta ocasión García y García sugirió algunas

modificaciones en la arboladura para mejorar el andar del buque a la vela; el Ministro designó una Junta conformada por el Comandante General de la Marina, Capitán de Navío Diego de la Haza, el Mayor de Ordenes del Departamento, Capitán de Navío A.G. Tizón, el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Camilo Carrillo, el Capitán de Fragata J. Tellería (ex-segundo Comandante de la fragata), el constructor naval Josuah Barret y el Capitán de Navío Aurelio García y García. La Junta aprobó la propuesta, la Comisión Consultiva del ramo de Marina opinó favorablemente y finalmente el Ministro aprobó las modificaciones propuestas disponiendo, a la vez, la adquisición de los materiales y el trabajo para llevarlos a cabo.

El 2 de agosto de 1872 Manuel Pardo inició su gobierno y entre sus valiosas iniciativas estaba el establecimiento de relaciones diplomáticas con los imperios del Japón y China siendo motivado en el primer caso por la necesidad de exportación de guano y salitre, además que podía ser campo propicio para otras materias de exportación y también era importante el poder usar como puertos de arribada forzosa los de la costa japonesa en vista del intenso tráfico marítimo que teníamos de China con buques de bandera peruana. En segundo caso la necesidad de disponer de braceros para la agricultura y construcción de ferrocarriles en reemplazo de los negros liberados por Castilla, hacía que el tráfico de coolíes fuese indispensable, ya que las inmigraciones provenientes de Europa no dieron los resultados esperados en el campo.

Esta política laboral atrajo a nuestro país, inicialmente desde Cantón y luego procedentes de la colonia portuguesa de Macao, miles de coolíes con los consiguientes problemas derivados del largo viaje desde el lejano oriente, realizado la mayoría de las veces en condiciones infrahumanas que ocasionaron la muerte de varios miles a través de los muchos años que duró; también se produjeron explotaciones de estos coolíes en los ingenios azucareros y haciendas costeras, hechos que fueron generando una figura negativa hacia el tráfico de los coolíes tanto por parte de los peruanos como de extranjeros, especialmente Inglaterra, originándose numerosos trámites diplomáticos, documentos de reclamo ante diversos gobiernos y comentarios severos en los periódicos a comienzos de los años setenta del siglo pasado. El tema fue hábilmente tratado por el Capitán de Corbeta Guillermo García y García (hermano de Aurelio), que navegó en esas rutas algún tiempo, recogido por Juan de Arona en el libro **Inmigración en el Perú**, en **Hijos del Celeste Imperio en el Perú (1850 - 1900)** y en otros varios estudios de Humberto Rodríguez Pastor, y en el **Transporte marítimo en la inmigración china 1849 - 1874** del Vicealmirante Mario Castro de Mendoza.



Fragata blindada "Independencia".

Otro de los asuntos que el gobierno de Manuel Pardo decidió resolver fue el denominado caso de la "María Luz", barco peruano que bajo el comando del Capitán Ricardo Herrera, en mayo de 1872, zarpó del puerto portugués de Macao con destino al Perú; además de carga transportaba 225 coolíes en la condición de colonos y bajo contrato. A poco de iniciada la travesía se le presentó un fuerte temporal que los obligó a buscar refugio en el puerto japonés de Kanagawa, próximo a Yokohama.

Allí, uno de los coolíes escapó y buscó refugio en el buque de guerra inglés "Iron Duke" en donde manifestó a su Capitán que todos los coolíes que viajaban con él habían sido víctimas de terribles vejaciones. Por aquella época Inglaterra estaba empeñada en una intensa campaña para supervisar el tráfico de esclavos chinos, en particular, y ya en el Perú desde el año 1849, se había iniciado una fuerte inmigración china. Aquel hecho fue pretexto para que el Ministro Plenipotenciario de Inglaterra en el Japón pidiera protección al Gobierno del Japón para todos los coolíes embarcados en el "María Luz" el que tuvo que ser abandonado por su capitán, tripulación y pasaje, mientras las denuncias se resolvían ante un tribunal japonés. El fallo fue adverso al Capitán Ricardo Herrera; los japoneses penetraron al "María Luz". Este hecho fue una flagrante violación a nuestra territorialidad y una ofensa a nuestra bandera. Este caso produjo una conmoción internacional durante varios meses y fue la causa por la cual, como ya comenté anteriormente, la misión diplomática no viajó en la fragata "Independencia", para no presentar una imagen agresiva y no crear recelo en el Japón a la vez que confiaba en no aumentar la ya creciente hostilidad china hacia el Perú. Recordemos que en esa época el Perú en relación a China y al Japón era una verdadera potencia naval, que dichos imperios tenían tan sólo algunos juncos endebles por flota, mientras el Perú contaba con la escuadra más poderosa de América Latina.

Para la ejecución de esta difícil tarea fue escogido por el propio Presidente Manuel Pardo, el Capitán de Navío Aurelio García y García y conformaban la delegación los señores doctor Juan Federico Elmore, como secretario; y Emilio Guiroy, Julio Benavides, Almanzor Paz Soldán, Joaquín Delgado, Tadeo Roa Tudela y Gerardo Garland, como adjuntos; Sargento Mayor Francisco Ramos Pacheco, ayudante militar; y Tenientes Segundos Octavio Freyre y Nicanor Aramburú, ayudantes navales.

El 3 de setiembre el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú entregó a García y García un amplio pliego de instrucciones que fueron complementadas en largas conversaciones con el Presidente Pardo. En dicho pliego de instruccio-

nes se evidencia la calidad de internacionalista de Riva Agüero. Es muy minucioso en sus consignas, ofrece elementos de juicio para regatear, denota un profundo conocimiento del carácter oriental, de suyo tan tortuoso, totalmente ajeno a usos y costumbres de occidente y con recelo de todo lo extranjero.

Cerraba Riva-Agüero su pliego de instrucciones con el siguiente párrafo: "Grandes son pues, los esfuerzos de sagacidad, de prudencia y de actividad que necesita emplear US. en el desempeño de tan importante comisión. Contribuirá eficazmente al éxito de las gestiones de US., la persuasión que logre llevar al ánimo de los gabinetes de Pekín y de Yedo y de los diplomáticos extranjeros, de que el Gobierno Peruano al promover la celebración de tratados, especialmente convenciones de emigración, obedece a las mismas altísimas inspiraciones de justicia, al mismo interés humanitario, que mueven a las naciones europeas y a los Estados Unidos a trabajar en la reforma de los sistemas adoptados para la contratación y el transporte de los emigrantes asiáticos. Por otra parte, es de esperarse que US. encuentre un apoyo amistoso en los representantes de los Estados Unidos y Francia, a cuyos Gobiernos me he dirigido, oportunamente, pidiendo su ayuda moral para facilitar el éxito de nuestros laudables propósitos".

El 5 de noviembre del mismo año, el Supremo Gobierno confirmó su decisión nombrándolo Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú ante los Imperios de Japón y de China. Era ésta la primera misión diplomática que el Perú acreditaba en el Asia, constituyendo lo que se denominaba, por aquella época, una "Legación de Primera Clase".

García y García fue relevado de su mando y junto con los otros miembros que formaban la representación peruana, el 22 de diciembre zarpó en los vapores de la Mala con destino a Japón y China. Después de las escalas ordinarias en los puertos de Panamá, Centro América, Méjico y en San Francisco de California, navegaron las 5,200 millas para arribar al puerto de Yokohama en el interior de la Bahía de Yedo, el 28 de febrero. En éste se tenía conocimiento del viaje de la Misión Peruana por telegramas enviados desde el Consulado Japonés en San Francisco y New York. Fue recibido por el Sr. De Long, Ministro de los Estados Unidos, que a la vez figuraba nominalmente como representante de los intereses del Perú.

Al día siguiente, en compañía del citado Sr. De Long, se dirigió a saludar a todos los demás miembros del Cuerpo Diplomático acreditado en Yokohama. Posteriormente, a pesar de haberse escogido un día considerado feriado en Japón, pasó a saludar al Ministro de Relaciones Exteriores, con el que entabló

una cordial conversación al término de la cual el Sr. Soyosima indicó que había recibido orden del Mikado para poner a disposición de la Misión Peruana el Palacio de Hamago-ten, una de las espléndidas residencias imperiales y la única arreglada completamente a la europea. García y García aceptó fijando la condición de permanecer sólo unos pocos días, los suficientes como para recibir un honor que ningún otro ministro extranjero ha logrado, pues en las dos únicas ocasiones que el Gobierno Japonés había cedido este Palacio fue, en ambos casos, a personas de familia Real: el Duque de Edimburgo y el Príncipe Alexis.

Por esos días en comunicación dirigida al señor Presidente del Perú, García y García narra lo siguiente: "Figura entre las costumbres japonesas como muy antigua y siempre practicada, la de someter a toda persona a quien por primera vez tratan, a ciertas pruebas que le den una idea de la debilidad o firmeza de su carácter. El menor signo de temor o vacilación, acarrea inmediato desprestigio. Debido pues al estudio que de este pueblo y sus hombres he necesitado hacer, me he librado de la red que, empleando el mayor disimulo y habilidad, pretendieron tenderme".

"El Ministro de Relaciones Exteriores Soyoshima Tane Omi, respondiendo a la nota que en su oportunidad le dirijí, pidiendo me fijase día para entregar en manos de Su Majestad la Carta Credencial del Presidente del Perú, me indicó el siguiente día 3 de marzo a las dos de la tarde, como el designado por el Emperador para cumplir el objeto de mi solicitud. Poco después se presentó en mi alojamiento el Sr. Woyeno, Segundo Ministro del Ramo, a prevenirme que después de contestada la nota, había llegado la noticia del Sr. Soyoshima, que S.M. el Mikado, no estaba completamente bien de salud y que en caso de seguir así, entregaría la Credencial a S.E. Sandjo-Daiji Vdargin Primer Ministro del Consejo. Revistiéndome toda la calma y firmeza que el caso requería, le contesté, que deploraba la ligera indisposición de S.M. y me asistía la esperanza que no tendría consecuencia alguna; pero que siendo yo Enviado de Primera Clase, sólo podría entregar a S.M. en persona, según práctica de todos los países cultos, en cuyo número consideraba al Japón, la Carta Autógrafa del Presidente Pardo, y que no hallándome muy urgido, aguardaría hasta el restablecimiento de tan preciada salud.

"Débiles argumentos se siguieron a esta respuesta, los mismos que contesté, en el sentido anterior. Persuadido al fin Woyeno de mi inquebrantable propósito, se retiró muy cortésmente ofreciéndome venir en la mañana por la copia del discurso, si S.M. amanecía mejor. Sucedió como lo tenía previsto, la enfermedad había desaparecido, pero un nuevo obstáculo se ofrecía, S.M. el

Fenno (nombre del Mikado para los japoneses) estaba dispuesto a recibirme, pero solamente acompañado por el Secretario y un Adjunto. Admitir semejante pretensión sin abdicar a nuestra dignidad era imposible, le expuse por lo tanto que el nombramiento de un numeroso personal por parte del Gobierno del Perú, significaba la mayor prueba de su deferencia y cortesía hacia el Emperador, que jamás los países en sus relaciones internacionales, cuentan el número de individuos que forman las embajadas, cuya composición es prerrogativa inherente del Soberano; que ahora mismo el Japón paseaba por toda Europa una Legación, cuyo personal ascendía a sesenta, sin que a ninguno de los monarcas a donde han sido acreditados, se les hubiera ocurrido eliminar de su presencia una parte de ellos y por último, que teniendo todos mis oficiales el mismo rango, yo no podría excluir a ninguno sin inferirles un desaire que mi Gobierno jamás aprobaría. Su argumentación llena de sutilezas fue de lo más ridícula, pero convencido al fin de que yo no admitiría la reducción propuesta, se despidió como en la noche anterior. Poco después me hizo saber que S.M. admitía la presencia de todos, y que la audiencia se verificaria a la hora indicada".

A las dos de la tarde del 3 de mayo fue recibido en audiencia solemne por Su Majestad Montson-Hito, Emperador del Japón o Mikado el que estaba acompañado de toda su Corte. En esta ocasión García y García pronunció un elocuente discurso con intencional y marcada alusión respecto de ser justos, como único medio de mantener inalterable la armonía de los pueblos. El efecto fue satisfactorio y varios de los ministros extranjeros han aplaudido ese rasgo de entereza, que en este caso y tratando con una raza como la japonesa, que sólo tributa culto a la fuerza, reconocen ellos ser la expresión de que no entra en el ánimo del Gobierno del Perú, aceptar humillación, pero sí demandar justicia. Acto seguido hizo entrega de sus credenciales, en rica caja de oro, que lo acreditaban como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú. El 5 de mayo se volvió a reunir con el Ministro de Relaciones Exteriores a fin de tratar el difícil asunto de la detención y juzgamiento del buque peruano "María Luz" que estaba tomando un giro poco favorable a los intereses del Perú; por cuanto esperaban los japoneses recibir del Gobierno Británico el apoyo que requerían. Este, por intermedio de Lord Granville, acababa de aprobar, según telegrama dado a publicidad en todos los periódicos, los arbitrarios procedimientos de su Agente Mr. Watson, que era nada menos que el autor e instigador de este ruidoso proceso. Más aún, un telegrama procedente de Londres decía lo siguiente: "Puede Ud. garantizar al Ministro de Relaciones Exteriores de S.M. el Mikado que, por ahora, no van los blindados peruanos al Japón". Con esto se pretendía hacer creer al Ministro Soyoshima que la suspensión del viaje de los blindados peruanos, se debía a una prohibición de la Gran Bretaña.

Durante el proceso de negociaciones García notó que la injerencia inglesa se profundizaba cada vez más, por lo que decidió algo que ya había auscultado con evidentes signos favorables, cual era la realización de un arbitraje. En estas circunstancias se produjo un terrible incendio en el Palacio Aihiro, llamado también el Castillo y residencia del Emperador, que lo destruyó completamente. Las negociaciones se interrumpieron por varias semanas no obstante las frecuentes presiones a través de cartas, para poder resolver este asunto. En vista de que no podía obtener una entrevista con el Ministro de Relaciones Exteriores, García decidió probar una estratagema que narra en una de sus cartas: "Valiéndome de una persona de gran confianza, hice que ésta llevase como cosa suya, a uno de los periódicos de Yokohama, un artículo que redacté para ser insertado en la sección editorial, cuidando sí de que en nada de esto existiese ni sospecha siquiera, del origen de semejante escrito, que figuraba como opiniones del diario. Según verá V.E. en los ejemplares que de él remito, todo se reducía a llamar la atención, con supuesta alarma, sobre el precipitado viaje del Ayudante Militar de la Embajada del Perú, manifestando mucha amistad por el Japón e interés en su tranquilidad". El golpe fue certero, pues al día siguiente no se hablaba de otra cosa en el círculo extranjero que del pedido que suponían había hecho García para la venida de nuestra Escuadra. "No tardó en surtir efecto esta estratagema ya que fue recibido por el Ministro de Relaciones Exteriores con quien después de una extensa y a ratos dura conversación llegaron a la tan esperada propuesta de arbitraje, para el que la discusión concluyó con un acuerdo mutuo en que sería efectuado por el Zar de Rusia, imponiéndose así a lo que había presentado el Ministro japonés que proponía a los diplomáticos extranjeros acreditados en Tokio, lo que no fue aceptado por García y García que lo consideró sumamente peligroso dada la influencia adversa del Ministro inglés; tampoco aceptó que este arbitraje estuviese a cargo del Presidente de los Estados Unidos o del Rey de Bélgica". Quedó así honrosamente zanjado el incidente.

Entretanto en el Perú, el Congreso aprobaba la propuesta del Ejecutivo ratificando el ascenso a Capitán de Navío de Aurelio García y García con fecha 23 de abril de 1873.

El 19 de junio de 1873 se firmó en la ciudad de Yedo con el Ministro de Relaciones Exteriores del Japón, el protocolo en que se estipulaba que los reclamos del Perú por las tropelías de que había sido objeto el buque peruano "María Luz" en las aguas de Yokohama, serían sometidos al arbitraje del Soberano de un Estado amigo de ambos. El 25 del mismo mes, se firmó el segundo protocolo designando de común acuerdo para tal cargo a S.M. el Emperador de todas las Rusias, tal como lo había propuesto García y García. En 1875, el Zar daría un fallo adverso al Perú.



Ministro de Relaciones Exteriores
Soyoshima Tane Omi.

Este mencionado protocolo García y García-Soyoshima Tane disponía recíprocos honores a las banderas del Perú y del Japón. García y García informaba desde Yedo el 21 de agosto de 1873 al Canciller Riva-Agüero: "Tengo el honor de comunicar a US. que hoy a las 4.30 pm., he firmado con el señor Ministro Soyoshima un tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, que fija las relaciones entre la República del Perú y el Imperio del Japón". Ese mismo día en el asta principal del fuerte de Kanagawa se enarboló el pabellón peruano y veintiún cañonazos saludaron la insignia bicolor. La bandera japonesa a su vez recibió los mismos honores el 20 de setiembre de 1873, en el Fuerte Real Felipe en el Callao, después de haber tenido García y García la precaución de incluir una descripción y un dibujo a color de la misma.

El mencionado tratado establecía entre otros puntos lo siguiente:

"Paz y amistad perpetuas entre ambos países; mutuo derecho para nombrar agentes diplomáticos y consulares; apertura de todos los puertos y ciudades del Japón a los peruanos; derecho de ambos países a que sus naturales radiquen libremente en las ciudades que deseen del otro país; mutua asistencia a los buques que sufran desastres; trato a las mercaderías peruanas igual al de la nación más favorecida; inmunidades y ventajas para los funcionarios de los dos países; y eliminación de toda clase de restricciones para que los ciudadanos pudieran emplearse libremente y viajasen de un país al otro, bajo las determinaciones exigidas por las leyes de sus respectivas naciones". Este tratado se firmó en nueve copias, en inglés, español y japonés, considerándose el primero de los idiomas como texto original y decisivo.

Terminada su misión en Yedo, García y García nombró como Encargado de Negocios a su secretario y a la vez segundo de su misión, doctor Juan Federico Elmore, el que después de casi dos años, el 17 de mayo de 1875, firmó el acta de canje de ratificaciones con el entonces Canciller japonés Terashina Munenori.

También estableció una organización consular en el Japón y nombró a Oscar Heeren Cónsul General del Perú en Yedo, a quien inmediatamente el Gobierno Japonés dio el exequátur requerido.

Como culminación de la misión de García y García en el Japón, la Cancillería de dicho país le comunicó que al guano del Perú se le había concedido franquicias y por lo tanto declarado libre de derechos de importación. También negoció posteriormente con el Ministro de Negocios Extranjeros del Japón, que

en la eventualidad de quererse gravar con un derecho la introducción en dicho imperio por el Gobierno del Perú, al que se le había concedido franquicia; debería darse un aviso anticipado de hasta diez meses por parte del Japón.

Al abandonar el Japón con la satisfacción de haber obrado bien, García y García viajó a China, al Celeste Imperio, donde, como veremos a continuación, remataría honrosamente la misión que el Perú le había confiado.

Antes de dejar Yedo, García y García envió notas a los Ministros de Estados Unidos, Francia e Inglaterra con el propósito de que anunciaran su visita a las autoridades del Imperio Celeste, así como de su intención de llegar a un acuerdo que se concretara en un tratado que estableciera relaciones diplomáticas y comerciales.

En setiembre se embarcó y salió de Nagasaki con destino a Shanghai, pero al cruzar la parte norte del mar de la China los acometió un recio temporal. Después de capearlo dejó con tan serias averías al barco en que navegaban, que éste tuvo que regresar a puerto y después de reparar las averías zarpó nuevamente y arribó a Shanghai el 7 de octubre de 1873, a pesar de conocer de antemano la oposición de la Corte del Imperio Celeste a recibir a la misión peruana, inicialmente, para después expresar su rechazo a la visita de la misma y a cualquier intento de concluir en un tratado.

Cuánta razón tenía García cuando en carta del 6 de setiembre escribía al Presidente Pardo: "Contando con la indulgencia de V.E. me permito el uso de una figura marítima para decir a V.E. que mi misión al Asia parece destinada a bogar siempre contra viento y marea; así apenas disipada la tormenta que incesantemente ha estado amenazándonos en la ruta, hasta ahora, enseguida se levanta otra nueva en la dirección a que es preciso gobernar, y ésta, con signos del carácter mas alarmante".

Posteriormente en carta fechada 11 de octubre le informaba al señor Presidente "que a pesar de que el Gobierno Chino insiste en su negativa para celebrar un tratado y no ofrece seguridad alguna para llegar a un acuerdo, lo que será obra de trabajos posteriores, -hemos avanzado un paso, y éste es muy importante- seré recibido en Tientsin con la cordialidad y cortesía que corresponde a mi elevado carácter oficial, así me lo aseguran los tres Ministros de Estados Unidos, Inglaterra y Francia en los despachos de que hoy remito copia, y si alguna duda podría aún asistirme respecto de las instrucciones que el taimado Gobierno de Pekín ha impartido a sus subordinados, ésta se ha disipado con el

hecho de que a las pocas horas de mi arribo a Shanghai recibí en el hotel que habito la visita oficial del "Totay" o primer magistrado del lugar, en toda gala y con un acompañamiento numeroso".

Al término de esta carta, en la P.D. comentaba: "Olvidaba decir a V.E. que la prensa de aquí, que en su totalidad nos es hostil, ha reproducido con el mayor entusiasmo las publicaciones que los periódicos de Lima han hecho últimamente, respecto de la inmigración de coolíes chinos y en las que se califica a ésta, de -"verdadera esclavitud", "tráfico de carne humana", "degradación la más vergonzosa del hombre"- y otras frases pomposas con que esos pseudos filántropos desarrollaban sus teorías. Creo que cuando el Gobierno se ocupa de remediar esos males acreditando como lo ha hecho una legación en este país, habría sido más patriótico silenciar nuestras debilidades o en todo caso, reservar la discusión para una época más lejana".

"Dejo a la elevada penetración de V.E. el valorizar cuál será el efecto que mis simples palabras produzcan en el ánimo prevenido de los altos funcionarios del Imperio, a la vista de semejantes testimonios que ellos llaman fehacientes".

"Antes de lanzarme en ese campo de utopías debieron enseñar esos señores periodistas que por desgracia un país no se alimentaba con teorías y que para combatir la introducción de coolíes era preciso arbitrar la manera de reemplazarlos en nuestros campos.

"El europeo que indudablemente será muy útil en las variadas industrias de las ciudades y aun si se quiere en la horticultura de sus terrenos próximos, no los creo decididos a soportar las fatigas que demandan los trabajos de los grandes fundos de arroz, caña, algodón, etc., en las cálidas provincias de la producción. La cuestión es para mí, valiéndome de una célebre frase inglesa, "be or not to be".- A.G.G.".

Llegado a Tientsin, situada en las orillas del río Pei-hó (río blanco), a 50 millas al interior de la boca que desemboca en el golfo de Pe-chi-li, pocas horas después le dirigía una esquela al Virrey y Secretario de Estado Li Hung Chang, que manda como superior todas las provincias del norte y es además Comandante de un cuerpo de ejército de cien mil hombres; en ella le informaba su alta investidura y le anunciaba que al día siguiente lo saludaría personalmente, asociado al intérprete señor Meadows. La respuesta le indicó que el Virrey lo esperaba a las 4 pm.

Al día siguiente a las 3 pm., nos narra García y García en carta de fecha 31 de octubre, "emprendí la marcha precedido de dos guías montados y transportado en hombros de ocho individuos en una especie de anda o sillón tapizado de verde que es el signo de la más alta jerarquía oficial. Prescindir de tan ridículo aparato hubiera sido desmerecer en el concepto de los altos funcionarios que me esperaban y del pueblo que sólo se manifiesta respetuoso ante semejantes exterioridades. Un heraldo anunció a gritos mi llegada a la puerta exterior del edificio donde penetró siguiendo la calle que formaban dos hileras de soldados. Estos en número de cien, más o menos, se prolongaban hasta las tres puertas interiores, al aproximarme a este sitio, se repitió el anuncio y simultáneamente se abrió la gran puerta central por la que sólo el Virrey u otro magistrado de su jerarquía pueden pasar, avanzando hacia el centro de un pasaje, hizo alto mi anda, y descendí de ella a confundirme nuevamente con el resto de los mortales. Varios oficiales superiores en número de ocho o diez, y entre ellos, el señor Prefecto del lugar, me recibieron con sus saludos y señalándome la dirección conveniente, crucé varios corredores, hasta descubrir un pequeño patio en el cual me esperaba de pie el Virrey. Este avanzó hacia mí haciéndome muchas venias y tomándome de la mano, me condujo a una sala próxima en cuyo centro se hallaba servida una mesa, cubierta de dulces, frutas y té, sin más ceremonia me señaló el asiento de preferencia y colocándose a mi lado principió la servidumbre a llenar los platos de cuanto había sobre la mesa".

Terminando con este pomposo ceremonial, García y García tenía la intención de mantener la visita dentro de los términos del protocolo oficial, mas el Virrey tomando la iniciativa comenzó a formular diversos cargos diciéndole "que era tan grande nuestra inhumanidad, con los chinos, que sobre diez que se importaban al Perú, nueve mueren extenuados de fatiga por el exceso de trabajo y escasez de alimentos o mal trato que reciben de sus patrones a los que jamás se castigaba". García le replicó "que con tal malévola intención se había tocado una cuerda noble de sus sentimientos, pero que semejantes calumnias no podían sostenerse ante el hecho de existir en el Perú cien mil chinos más o menos. Que estando mi país gobernado por leyes que a todos sin excepción de clase ni condición protegen igualmente, nadie podía ejercer actos de crueldad, ni aun ligeros daños a otros, sin verse sujeto a las responsabilidades y penas consiguientes a su falta; y por último la acción del Perú, acreditando en el Asia la misión que se me había encomendado era una prueba más de su deseo de brindar al Gabinete de Pekín -una vez que nuestras relaciones oficiales se establecieran por medio de un tratado- la oportunidad de mandar sus propios agentes, para persuadirse de la verdadera condición de sus súbditos y reclamar ante las autoridades peruanas, en caso de algún agravio legalmente comprobado".

Continuaba García contando algunos de los argumentos esgrimidos por el Virrey tal como: "aun cuando los agentes que pudieran mandar dijeran lo contrario de lo que él sabía, tal opinión no le persuadiría, pues si eran extranjeros, no les creería, y si eran chinos, nosotros los retendríamos para que no volviesen más". Por último, "que era preciso que todos los chinos que estaban en el Perú, los que habían sido violentamente arrancados de China, fueran devueltos a su país por nuestro gobierno, a fin de establecer de ese modo, relaciones amigables entre ambos países".

"A los primeros cargos era imposible contestar de un modo serio, una risa de desdén y significarle que son tales las prácticas de las naciones civilizadas, fue mi única respuesta. Traté sí con la mayor detención sus observaciones acerca del envío en masa de los emigrantes chinos domiciliados en territorio peruano, que es la aspiración final a la que parece dirigir sus pasos. Comencé por demostrarle que los emigrantes no habían sido jamás arrancados de su suelo, sino que obligados por la miseria, buscaban otros medios más fáciles de subsistencia, en países que necesitaban de sus brazos, celebrando de su espontánea voluntad, contratos de transporte y de trabajo debidamente legalizados, y por tiempo limitado. Que si algunos abusos se habían cometido mientras los colonos se hallaban fuera de la esfera de las leyes del Perú, era a corregir tales males a donde se dirigía precisamente la solicitud de mi Gobierno al enviarme para acordar con el de China, la manera de prevenirlos. Que regido mi país, como lo está, por un gobierno constitucional, ninguno de los poderes públicos puede salirse de la órbita de sus facultades, claramente detalladas en la ley fundamental. Que la deportación es una pena que sólo los tribunales de justicia pueden aplicar en castigo de faltas cometidas y únicamente en los casos que los códigos así lo determinan. Que aun admitida la hipótesis de que tal repatriación obligada fuera posible, el Gobierno Chino produciría un resultado contrario al que se propone, pues reduciría a la miseria a los millares de chinos ya libres de todo compromiso, que se ocupan con capitales propios en diversas industrias o con muy buenos salarios como domésticos y otras labores que aquí no son igualmente remuneradas y por fin que no hallándose estos impedidos para moverse en el territorio o emigrar, según les plazca, si no lo hacen es porque prefieren la vida holgada que llevan".

En vista de que para el Virrey era como si nada se hubiese dicho en contra de los cargos que él formulara, García y García optó por despedirse muy cortésmente pero sin llegar a ningún acuerdo. El ceremonial de salida fue idéntico al de la entrada y con aviso de que dos días después el Virrey retornaría la visita a las 10 de la mañana. García y García nos narra esta visita en su carta

ya mencionada como sigue: "desde media hora antes principiaron a descubrirse las avanzadas de su numeroso séquito; venían en primer término los conductores y pregoneros de sus títulos y proezas, escritas en relieve dorado sobre grandes planchas de madera, seguían varios oficiales a caballo con los trajes y adornos más extravagantes, continuaban soldados con enormes espadones; luego otros con rifles, más atrás un gran parasol de damasco rojo (por el tipo de los usados en Lima por los antiguos mandaderos de la Semana Santa) y por último doce sillas en hombros, ocupando él la primera, que era la única verde, y sus ayudantes las demás. Cerraban la comitiva un numeroso cuerpo de guardias armados. La algazara que hacía toda esa muchedumbre, excede a cuanto de más bullicioso había oído hasta entonces. Después de las salutaciones y cumplidos de costumbre entre los que figura aquí preguntarle -"cuál es su feliz y gloriosa edad"- le presenté a los demás miembros de la legación, haciéndole él, al adjunto Garland la galantería de decirle que su tipo era chino. Con gran rapidez e insistencia reanudó su anterior conversación, reproduciendo enteramente las mismas expresiones e ideas, y agregando luego con aire de triunfo, que tenía algo, que yo no podría contestar. Al decir esto, sacó un cuaderno que me entregó y que contiene una representación que algunos chinos en el Perú, hicieron a su gobierno (hace cinco años), por conducto del representante de los Estados Unidos en Lima y que éste elevó a su colega en Pekín para que llegase a su destino".

"Le observé que desnudo de todo comprobante como se hallaba tal escrito, faltos de referencia a casos determinados de mal trato o injusticia, que son los que parecen formar el fundamento de la queja, no era posible admitir ante la razón ni los principios de moral, tal documento como verídico sin más examen. Le dije también que son muchos los móviles que pueden haber influido en su redacción no siendo por cierto de los menores, la represión que en toda sociedad organizada, encuentran las malas pasiones, tan comunes, en las clases de chinos viciosos y holgazanes, en su mayoría de la provincia de Cantón (que están muy mal reputados aquí) que por desgracia emigran al Perú. Como antes, terminé diciéndole que en todo caso y cualquiera que fueran las ocurrencias que hubiera tenido lugar en otro tiempo y nunca bajo la progresista y humanitaria actual administración del Perú, era imposible que sin un acuerdo mutuo, basado en un pacto internacional, llegásemos al fin deseado".

"Más adelante García y García comunica haberle enviado al Virrey, traducidas, algunas de las pocas comunicaciones recibidas de Lima referentes a "disposiciones y reglamentos dictados por el Gobierno para afianzar con toda eficacia la protección de los coolíes asiáticos residentes en nuestro suelo". El 30 de octubre fue visitado por el Totay o autoridad superior, atención que se repetía

por segunda vez. Sin embargo al día siguiente, debieron multiplicarse las tribulaciones de García y García, pues todos los periódicos ingleses traerían las malas nuevas de que "en el Callao y Lima se preparaba una matanza general de los colonos chinos", lo que causó mayor desasosiego en nuestro personaje, pues no había recibido ninguna información oficial y comentó: "Sé que semejante acto de salvajismo, no puede ocurrir. ¿Pero será bastante mi convicción interna para persuadir a tranquilizar siquiera a espíritus tan azuzados y mal dispuestos?"

El 13 de noviembre García y García tuvo una nueva entrevista con el Virrey, en la que éste volvió a plantear la exigencia de que el Perú costease la repatriación de todos los chinos residentes en el país y el compromiso formal de no contratar a otros en el futuro. Al igual que en anteriores oportunidades García y García rechazó justificadamente esta proposición y como hombre sagaz que era, en una reunión siguiente, le manifestó al Virrey que él sería el responsable de las desgracias que por su obstinación sobreviniesen, por cierto en ninguno de sus escritos precisa a qué desgracia se refería. Esto originó un súbito cambio en la actitud del Virrey, que le transmitió la invitación de dirigirse a Pekín para entrevistarse con el Regente del Imperio, el Príncipe Kung, quien por doce años gobernaba a cuatrocientos millones de chinos. Hermano del último Emperador Hien Fung y por lo tanto tío del actual Fung Chi, se hizo por un atrevido golpe de estado a la muerte de aquél, Regente del Imperio y la figura política más importante de la China.

Trasladado a Pekín con todo el personal de su Legación, concurrió a la invitación del Príncipe Kung a las cuatro de la tarde del 31 de diciembre de 1873. Como en el caso de la visita al Virrey, nuestro Plenipotenciario fue conducido en andas con la escolta de protocolo; llegando a la puerta del Palacio Tsung Li Yamen, fue recibido por tres Ministros de Estado y luego de pasar algunos corredores llegó a un pequeño patio donde, de pie, lo esperaba el Príncipe, que tomándolo de la mano, lo condujo a un salón con mesa servida según costumbre. Las reglas de la hospitalidad china exigen que el huésped sea servido por su anfitrión, y el príncipe las cumplió al pie de la letra con la mayor urbanidad.

A continuación nos narra García y García: "La conversación tomó un carácter general sobre la China, sus monumentos, historia, etc., y el Príncipe del mejor humor la amenizaba con anécdotas oportunas y variadas. Como yo le dijese que su nombre y reputación eran conocidas y apreciadas en el Perú, se mostró muy satisfecho, respondiendo "que no encontraba a qué poder atribuir esa celebridad": "a vuestra energía y a vuestra sagacidad, le contesté; por vuestra energía habéis conquistado el lugar que en provecho de vuestro país y de la

civilización ocupáis; y por vuestra sagacidad lo sabréis siempre mantener en bien de esos mismos intereses". Esta alusión a la crisis hábilmente preparada por él para subir al poder y después llevada a cabo con tanta energía, parece lo halagó mucho, pues sonriéndose y llenando las dos copas, me repuso "bebamos hasta concluir, que yo sé que entre los extranjeros es la manera de demostrarse la mejor amistad" "que para mí será siempre de admiración y respeto por V.A., le agregué".

Al día siguiente que era de año nuevo, recibió una tarjeta de congratulación del Príncipe y junto con ella la de nueve Ministros; el 5 de enero el Príncipe Kung con tres de sus Ministros visitó a García y García en su alojamiento, hecho sin precedentes tratándose de un país con el que todavía no se había celebrado ningún tratado. A partir de este momento la situación cambió, a lo que se agregó el hecho de que el Gobierno Portugués suprimió el tráfico de chinos desde Macao, lo cual contribuyó a mejorar la posición de negociación del Perú.

El Príncipe Regente encomendó a Li Hung Chang la prosecución de las negociaciones, con lo que se iniciaron nuevamente las discusiones que originaban las propuestas y contrapropuestas de ambos personajes; algunas veces García y García se tornó violento y en total llegó a presentar hasta tres propuestas de contrato. Nos cuenta García y García que en una ocasión "Li-Hung-Chang le preguntó si todos los hombres eran tan rabiosos en el Perú, a lo que él le replicó: "que por haberse buscado el más suave y de mejor temperamento, era que yo tenía la desgracia de hallarme negociando con él". Así siguieron las discusiones violentas, hasta que García y García nos narra: "fatigado de la inutilidad de mis esfuerzos en favor de un acuerdo honorable y abrumado por la desigual lucha que hace ocho meses sostengo, le dije al fin, que ya conocía mis últimas palabras y si él no se acomodaba a ellas dejaría la China cuatro días después con la satisfacción de haber empleado, siguiendo las instrucciones de mi Gobierno, cuanto esfuerzo era posible para poner en término racional a las dificultades y recriminaciones nacidas del gran número de chinos que por desgracia existen en el Perú, y que por lo tanto la responsabilidad de las consecuencias sólo sobre él pesarían, luego que en los círculos diplomáticos y en el público, se conociesen los pormenores ocurridos. Me separé en el acto dejándolo bajo semejante impresión. Para sacar todo el partido que me proponía, principié a hacer aprestos aparentes de marcha, lo que supe es que inmediatamente habían venido a inquirir agentes ocultos de Li -como presumía, no ha tardado en dar pasos para reanudar las negociaciones, lo que permite sacar toda utilidad de mi ventajosa actitud; yo no la desperdiciaré, y ahora más que nunca, desde que soy solicitado, tengo esperanzas fundadas de llegar a un acuerdo pronto y definitivo". Esta posición logró

que Li cediera y se concretaran los arreglos para la firma de un Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación que se firmó en Tientsin el 26 de junio de 1874. Todos los puntos relacionados a la situación de los colonos chinos en el Perú fueron negociados por nuestro enviado para ser considerados en la convención que en la misma fecha suscribió.

El tratado fue firmado por Aurelio García y García en su condición de Ministro Plenipotenciario en China, el que establecía en 19 artículos los siguientes conceptos: Paz y amistad entre ambos países; decidida protección a sus ciudadanos y súbditos en sus personas y propiedades; derecho recíproco de nombrar agentes diplomáticos y consulares con los privilegios e inmunidades que les conceden los usos internacionales; mutua asistencia a los buques que sufran naufragio o desastre en la costa de ambos países; libertad recíproca para cambiar de país de residencia por decisión voluntaria de los ciudadanos o súbditos; trato de nación más favorecida a las mercaderías; ninguna restricción a los ciudadanos o súbditos de ambos países que podrán emplearse libremente y viajar bajo las regulaciones vigentes de sus respectivas naciones: el Perú se compromete a tener intérpretes chinos en todas las Prefecturas de los Departamentos del Perú; el texto en inglés decidirá cualquier duda o discrepancia que se presente en el texto en español y en chino.

En la misma fecha y por los mismos Ministros Plenipotenciarios fue firmada la Convención Especial, en la que se establecían minuciosamente todas las modalidades que regirán para la inmigración de colonos chinos al Perú en lo concerniente a residencia, modalidad de trabajo, administración de justicia, términos de contradicción de una parte y de otra el nombramiento de una Comisión del Gobierno Chino con la mira de establecer una completa y amiglable inteligencia con autoridad para practicar un examen minucioso acerca de la condición de los colonos chinos inmigrantes domiciliados en el Perú y que contaría con el más amplio apoyo del Gobierno del Perú.

Siguiendo las instrucciones que recibiera al inicio de su comisión, García y García acreditó al mismo Dr. Juan Federico Elmore como Encargado de Negocios ante el Gobierno del Imperio Chino. El Dr. Elmore el 7 de agosto del año 1875 firmó con el Plenipotenciario Chino Tin Jih Chang un acta de canje de ratificaciones del tratado del 26 de junio de 1874.

Encontrándose García y García en Tientsin recibió la carta del Presidente Manuel Pardo en la que expresaba su agradecimiento y felicitación por el éxito de su gestión en el Oriente en los siguientes términos: "Felicito a Ud. calurosa-

mente por el completo éxito de sus trabajos en China. Por telegrama sabíamos que se había celebrado el tratado desde principios de agosto. -Por el vapor que ha llegado el 8 de este, lo hemos recibido. No tengo más que palabras de elogio y agradecimiento nacional para Ud."-. Ha hecho Ud. un gran servicio al país y ha desempeñado Ud. con éxito que no era posible esperar, una de las comisiones más difíciles que se puedan confiar a un hombre. El tratado será remitido al Congreso en estos días y no dudo que en principios de octubre se pueda devolver para el canje de ratificaciones".

"El del Japón ha sido aprobado por unanimidad en el Congreso el sábado pasado".

Hasta aquí hemos narrado, quizá con demasiado detalle, los principales acaecimientos ocurridos en las negociaciones sostenidas por García y García para el establecimiento de relaciones del Perú con los Imperios del Japón y de China, así como los convenios adicionales, en ambos casos y el convenio de arbitraje en el caso de la barca "María Luz", pero era necesario poner de relieve estos aspectos que mostraran claramente los atributos de sagacidad, de prudencia y de actividad que nuestro enviado tuvo que emplear para el desempeño exitoso de tan importante misión de la que el Gobierno Peruano esperaba, como de hecho obtuvo, tanto provecho para las relaciones con los principales países orientales de aquella época. Es innegable que nuestro enviado contribuyó eficazmente al éxito de las negociaciones que situaron a nuestro país en el mismo nivel de relaciones de dichos Imperios con la Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y otros más, especialmente, en los aspectos de "País más favorecido" de que gozaban dichos estados. A la vez, contribuyó, con el éxito de sus negociaciones y el contenido de cada tratado, a mostrar ante los ya mencionados estados las altísimas aspiraciones de justicia, el mismo interés humanitario que inspiran a dichos estados a trabajar en la reforma de los sistemas adoptados para la contratación y el transporte de los emigrantes asiáticos.

Además, en la Memoria de Relaciones Exteriores presentada al Congreso en 1874 consta parte de los pormenores de tan difíciles negociaciones.

Terminada su tarea principal y después de visitar los puertos del sur de China, Cantón, Whenpoa, Macao, Hong Kong, etc., y de transmitir al Gobierno por telégrafo todas las noticias del caso, emprendió su viaje de regreso al Perú, embarcándose junto con el Teniente Freire en un buque de la famosa Compañía Británica Oriental y Peninsular, comenzando el viaje por el mar de la China para recorrer luego los estrechos de Malaca hasta entrar de lleno al Océano Indico

y concluir por los abrasadores pasos del Golfo de Aden y Mar Rojo y soportando temperaturas de 40° C llegaron sin novedad a Suez el 4 de setiembre de 1874. Como disponía de 7 días en este puerto, aprovechó para trasladarse a El Cairo donde visitó la mezquita de "Mahomet Alí", el museo de antigüedades egipcio, donde admiró la colección de papiros, las joyas de Cleopatra, momias de tres y cuatro mil años, etc., pasando luego a visitar las pirámides y aunque sufriendo de fatiga subió hasta la cima de la Pirámide de Cheops, que es la mayor. En este mismo día recibió un mensaje del Khedive (Virrey) Ismail Pachá (puesto que en esos tiempos Egipto era dependiente de Turquía), manifestándole su deseo de recibirlo al día siguiente y su sentimiento por no haber tenido hasta entonces noticias de su arribo a la capital. A las diez de la mañana del siguiente día acompañado del Teniente O. Freire se trasladó al Palacio de Abdin, residencia veraniega del Khedive. En una conversación fluida, en francés, se habló de muchas de las semejanzas de ambos países con irrigaciones artificiales y semejanzas también de nuestros productos.

Al día siguiente salió para Alejandría desde donde navegaría para el Puerto de Brindisi en la costa adriática de Italia, para proseguir a Roma, donde alcanzó la distinguidísima honra de ser recibido el 23 de setiembre en el Palacio del Vaticano, en una audiencia personal, por Su Santidad Pío IX, quien le obsequió un retrato con su autógrafo. Después realizó una visita de cortesía a Su Eminencia el Cardenal Antonelli, Secretario de Estado de la Corte Pontificia. Con una corta estadía en Francia, pasó a Inglaterra donde aprovechó para conocer de los últimos inventos y adelantos que se tenían tanto en la construcción y armamento naval, como en la defensa y seguridad de las costas y puertos. El 17 de noviembre de 1874 salió de Southampton con destino al Callao, arribando el 17 de diciembre después de dos años de ausencia. Fue recibido con los honores a que se hizo merecedor por su esforzada tarea de extender la influencia peruana hasta la lejana Asia Oriental.

El 1ro. de febrero de 1875, Pardo formó su tercer y último Gabinete, en el cual Aurelio García y García juramentó como Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas. Este Gabinete fue muy bien recibido por la ciudadanía en términos generales. No obstante, la situación del país no era buena, pues existía una crisis bancaria y fiscal; la irrestricta libertad de prensa que existía daba síntomas de libertinaje y las violaciones del orden público y aun de movimientos subversivos habían sido numerosas desde que Pardo asumió el poder en agosto de 1872; tan sólo en la etapa del 1ro. de febrero de 1875 al 2 de agosto de 1876 se vivieron los siguientes: el 13 de julio de 1875 movimiento subversivo en Arequipa, Islay y Mollendo; el 20 de agosto movimiento subversivo en Castilla;

el 12 de enero de 1876 asonada subversiva en Puno; el 15 de febrero conspiración en Arequipa y el 14 de junio movimiento subversivo en el Cuzco, que fue rápidamente sofocado. En realidad ninguno de los anteriores fue realmente de importancia y lo que es más notable es que el régimen civil no encontró una sola deslealtad en los mandos militares.

El 3 de febrero, nuestro flamante Ministro remitía para todas las prefecturas del país una carta de instrucciones de carácter general exponiendo su concepto político como sigue: "Al tomar parte por primera vez en la administración política de la República, considero oportuno manifestar a V.S. que el cumplimiento estricto de la ley, es para mí el resumen de todos los deberes públicos, que nunca se pueden hacer derivar de engañosos o desautorizados programas.

"El régimen constitucional de la República, prescribe a Ud. como Jefe de ese departamento y a los sub-prefectos de su dependencia en sus respectivas provincias, la delicada misión de mantener la quietud pública y hacer efectivas las garantías igualmente sagradas que la Carta Fundamental otorga a la Nación y al ciudadano".

"La Constitución, que no admite clases privilegiadas, ha querido que todos los habitantes del Perú disfruten de la más amplia libertad en el ejercicio de sus derechos; así es que las manifestaciones de aquella son una condición imprescindible de nuestra forma de gobierno, una necesidad absoluta de la democracia, y por esto esa libertad merece toda protección y respecto".

"Pero el mismo pacto político que tan preciosas concesiones otorga al ciudadano, determina que dejan de ser un derecho y aunque se conviertan en actos posibles, en verdaderos y graves delitos, cuando traspasando los límites prescritos por la ley a su ejercicio, perturban el orden moral, comprometen la tranquilidad del Estado o subvierten los principios en que descansa toda sociedad civilizada. Esa extralimitación de los ciudadanos aislados de los partidos, impone al Poder Público en la obligación en el mismo grado inexcusable de hacer efectiva la responsabilidad de los culpables, por medio de su juzgamiento y castigo".

"A la luz de estas ideas recomiendo a ustedes, muy especialmente la observancia invariable de los dos principios que fijan el carácter de mi conducta oficial: respeto absoluto al derecho político y social ejercitado en conformidad con la ley: pronta y severa represión al abuso de esos derechos".

"La importante cooperación de ustedes para lograr este anhelado fin, que

como servidores de la Nación estamos obligados a perseguir sin desmayar, me es indispensable, y en ella cifro grandes esperanzas, desde que son nacidas del civismo y consagración de ustedes al servicio público".

Ante la ausencia del señor Aníbal V. de la Torre, designado Ministro de Relaciones Exteriores, a Aurelio García y García le fue encomendada, por un período de casi dos meses, dicha cartera. Al asumirla emitió con fecha 3 de febrero la siguiente circular dirigida al Cuerpo Diplomático acreditado en el Perú: "El infrascrito, que a la vez ha tenido la honra de ser encargado del Despacho de Relaciones Exteriores, mientras el nombrado llega a esta capital, se complace en asegurar a... que, identificado el nuevo Gabinete con las elevadas y patrióticas aspiraciones del Jefe de Estado, se esforzará en hacer más intensas y cordiales, si posible fuera, las relaciones de buena inteligencia y de amistad que mantiene hoy el Perú con el Gobierno de... y con la distinguida persona de...

"El infrascrito abriga la persuasión de que la confraternidad y la paz que constituyen el manifiesto anhelo de los pueblos modernos, descansan sobre la base de la justicia en el comercio de sus mutuas relaciones; y puede asegurar... que el nuevo Gabinete abunda en ese alto espíritu que establece en provecho común el goce de todos sus inapreciables bienes".

"Al dirigirse el infrascrito... en esta ocasión, aunque accidental, tan propicia, le es muy grato ofrecer las seguridades de la especial consideración con que se suscribe de... atento servidor. Fdo. Aurelio García y García".

En esos días concibió la idea de la Asociación de la Prensa que tan provechosos resultados produjera en Europa. Sometió él la idea a los Directores de periódicos de Lima y Callao, obteniendo la unánime aprobación de todos. El 5 de febrero refrendaba la Ley cuyo artículo único decía: "Declárase libres de derechos de importación el papel de periódicos". Iniciaba así su política de acercamiento y mutuo entendimiento con la Prensa. Raúl Palacios nos refiere una anécdota de Carlos Miró Quesada sobre que Aurelio García y García en mayo de 1876 "ofreció un banquete en su domicilio a todos los representantes del periodismo limeño, incluyendo a aquellos que habían demostrado frenética rabia contra el Gobierno y, especialmente, contra su gestión. La invitación fue motivo de contradictorios comentarios. Unos consideraban que el Ministro había sido extremadamente generoso y liberal en invitar a sentarse a su mesa a quienes habían sido demasiado duros con él; otros, en cambio, estimaban que la invitación demostraba un amplio sentido de la libertad política. En uno u otro caso, lo cierto es que el ágape fue una especie de despedida del régimen de Pardo, una de

cuyas virtudes fue precisamente la absoluta e irrestricta libertad de prensa". Concluida su función ministerial al término del gobierno de Pardo, García y García pasó a integrar el grupo civilista que se enfrentó al régimen de Mariano Ignacio Prado.

A comienzos de octubre inicia viaje de recreo, por tren expreso, hacia Bolivia. En la primera semana se encuentra en Arequipa recorriendo la hermosa y pintoresca campiña y durante su estadía fue visitado por lo más distinguido de la sociedad arequipeña. De esta ciudad y también por tren expreso, viajó a Puno y llegado al Lago Titicaca se embarcó en el vapor "Yavarí" que estaba preparándose para navegar hacia Bolivia.

Por estos días, parte del sur se encontraba agitado con brotes revolucionarios aislados en apoyo de Nicolás de Piérola; así, en Torata, el cura Párroco encabezó un movimiento que por desgracia hizo correr sangre en las calles de Moquegua. También en Puno se presentó otro brote encabezado por Bustamante y Salazar, que de primera intención capturaron al vapor "Yapurá" y en él abordaron y capturaron al vapor "Yavarí" justamente cuando ya se encontraba embarcado en él Aurelio García y García, quien luego de ser identificado fue desembarcado. Esta situación, y en razón de que hacía escasamente dos meses que había dejado el Ministerio de Gobierno y Policía, lo indujeron a no continuar viaje a Bolivia y decidió regresar por mar al Callao haciéndolo en el "Santa Rosa" que arribó al citado puerto el domingo 22 de octubre. Curiosamente en su expediente administrativo se encuentra copia de la siguiente anotación: "Con fecha 10 de octubre de 1876 fue llamado al servicio activo, pues se hallaba en la situación de indefinida y lo nombraron Comandante General de los Guardias Nacionales del Departamento de Puno" en Resolución firmada por Buendía.

En la noche del 30 de diciembre, poco después de las 8 pm. estaban reunidos con el Alcalde, en el Salón de Sesiones del Municipio de Lima, un nutrido grupo de ciudadanos, entre ellos Aurelio García y García. Abierta la sesión de la Junta General del Concejo Provincial bajo la presidencia del Alcalde, Sr. Candamo, y después de dar lectura al acta de la sesión anterior y atender el despacho correspondiente, el Alcalde manifestó que siendo hoy el último día útil del año y cesando mañana en el ejercicio de sus funciones los Miembros de la Junta Directiva, era necesario practicar de inmediato la renovación de los cargos. Suspendida por cinco minutos la sesión y reabierta enseguida, se procedió a la elección de alcalde, teniente alcalde y síndicos. Los votantes eran 33 y se declaró mayoría absoluta 17. Los escrutadores señores I. Távara y M. Elguera realizaron el cómputo y pronunciaron el siguiente resultado de la votación:

Alcalde, señor Aurelio García y García por 31 votos, Teniente Alcalde, señor Felipe Barreda y Osma por 32 votos y seguía el resultado de cada uno de los síndicos con votación parecida. Proclamados los recién elegidos, el señor Candamo tomó el juramento de estilo al señor García y García, quien se hizo cargo de la Presidencia, tomó a su vez el juramento a aquellos de los electos que estaban presentes y acto seguido pronunció el siguiente muy breve discurso: "Antes de levantar la sesión tengo un deber que cumplir, y es éste: manifestar a los señores concejales la gratitud de que estoy poseído por la elevada prueba de confianza que acabo de recibir, de un modo tan espontáneo. Para corresponder a ella tengo dos caminos que seguir y al recorrerlos, ni omitiré empeño ni me abandonará la voluntad. Son éstos: el primero, muy esencial en todo cuerpo colegiado, mantener la armonía de sus miembros; y el segundo, propender por cuantos medios estén a mi alcance, con el indispensable concurso de mis compañeros de cargo, al adelanto de las poblaciones cuyos intereses locales están confiados al Concejo. Si tengo la fortuna de llegar a ese apetecible resultado, podré entonces venir tranquilo al seno de la Corporación, a darle cuenta del uso que hice del alto contenido con que acabo de ser honrado". Acto seguido se levantó la sesión.

Su primera medida como Alcalde fue analizar la situación económica de las rentas del Concejo y se dio con la ingrata sorpresa de que existía en ellas un déficit de caja y además de que el déficit mensual era del orden de los S/. 3,500.00. Como medida salvadora el Alcalde propuso, en los apuntes que leyó, que sin hacer sentir a los vecinos el peso de un impuesto que nivelara el servicio de alumbrado con su costo de producción, lo que además de no ser práctico encontraría resistencias en su ejecución, sería más conveniente gravar algunos artículos que no son de primera necesidad y susceptibles de aumento en la imposición, sin descuidar por éstos hacer algunos aumentos justos en las pensiones de alumbrado. Nombró de inmediato una comisión compuesta por los señores Candamo, Idiáquez (J.M.) y Arosemena.

Al poco tiempo se presentó un serio impase con el Ejecutivo en relación al nombramiento que éste hiciera, violando la ley municipal, referente a la calificación de seis concejales que el Ejecutivo quería imponer. García y García salió en ardorosa defensa de los fueros municipales y en carta de protesta dirigida al Director de Gobierno rechazó esta imposición el 8 de enero de 1877. Esta carta, bastante extensa por cierto, no sólo constituía una pieza de gran valor jurídico sino también literario y fue calificada de "luminosa" por el diario **La Opinión Nacional**. Sin embargo, el Gobierno intervino el Municipio Provincial y decretó

que el Prefecto de Lima se hiciera del cargo de Alcalde cuando ya Aurelio García y García al igual que el Teniente Alcalde Felipe Barreda habían abandonado con toda dignidad sus respectivos cargos. **El Nacional** comentó: "El Ejecutivo ha inferido al Concejo Provincial un violento despojo" en su editorial del 14 de marzo.

Como vemos, ya en aquellos tiempos existían los grandes males en los gobiernos locales: las pasiones políticas eligen concejo y los concejos intervienen en asuntos políticos. De ahí que **El Comercio** en su editorial del 3 de enero de 1877 comentaba: "A menudo las municipalidades no representan las necesidades locales que son de todos, sino las exigencias políticas de un partido o de un círculo; y de ahí también, ese incesante afán de ocupar los sillones de cabildo, para servir los últimos intereses, descuidando los primeros".

El 29 de mayo de 1877, después del combate de Pacocha entre el "Huáscar" y los buques ingleses "Shah" y "Amethyst" el pueblo quedó gratamente impresionado por la actuación de don Nicolás de Piérola embarcado en el "Huáscar" y lógicamente en desmedro del Presidente Prado, cuyo Gobierno tuvo que hacer frente a revueltas diversas en Lima y Callao y dio lugar a la caída del Gabinete del Doctor La Rosa, iniciada por la renuncia del Canciller José Antonio García y García, de las filas civilistas, el 1ro. de junio de 1877. Mientras Prado se demoraba en dar solución a la crisis ministerial, los activistas de diferentes partidos políticos sostenían entrevistas entre ellos y todo tenía el aspecto de subversión. Las filas del partido civilista no eran ajenas a este ambiente de conspiración; voy a transcribirles una de éstas por documento, inédito aún, el escrito del doctor José Pardo y Barreda en que describe una importante entrevista de su padre con Aurelio García y García:

"La actividad conspiradora creció y ya se esperaba la acción. Entonces el Partido Civil, que sentía venir las cosas, resolvió prepararse para intervenir en caso dado y restablecer el orden constitucional llevando al Gobierno al primer Vice-Presidente de la República General don Luis La Puerta, proclamado por el Congreso cuando eligió al Presidente Prado, pero en las filas civilistas se produjo un acto de indisciplina lamentable que ocasionó un desprestigio para el partido y un daño muy grande a Manuel Pardo: Tal fue el golpe fracasado del 5 de junio de 1877, sobre el cual tengo el recuerdo personal que voy a contar. La familia estaba en Chorrillos, vimos llegar a casa en el tren de la tarde al Capitán de Navío don Aurelio García y García , íntimo amigo de mi padre, su ex-Ministro de Gobierno y hombre de relevante inteligencia. Llegado a casa se encerró con mi padre, prolongándose la conversación hasta la hora de la comida, durante la

cual él y mi padre manifestaron un gran estado de preocupación, extraño enteramente al modo habitual de ser de mi padre y especialmente en las horas de comer. Aurelio García y García tomó el tren último de la noche para volver a Lima. Yo tenía trece años y andando el tiempo y conversando con mi madre, años después ella me dijo refiriéndose a esa comida y a esa fecha que García había ido a convencer a mi padre de la necesidad de hacer el movimiento, pero que mi padre lo había disuadido, y que en ese acuerdo se había despedido. Horas después llegó un aviso a mi padre del mismo García, informándole que había decidido dar el golpe, como lo dio en efecto en el Callao, estableciéndose en el Castillo con las fuerzas militares que allí habían, la concurrencia del Prefecto y la Policía , es decir con los elementos que ya estaban conjurados para aquel Movimiento Constitucional de que hablaba".

Fue pues censurable que algunos civilistas iniciaran una rebelión, de la que Aurelio García y García fue dirigente junto con el Prefecto del Callao Coronel Juan Bazo y Basombrío, el Coronel de la Guardia Nacional Guillermo Smith y el Capitán de Fragata José Sánchez Lagomarsino, todos ellos conspicuos miembros del Partido Civil; contaban con el apoyo de la Escuadra, de la Escuela de Clases de Chorrillos, de la Guarnición del Callao, compuesta por el Regimiento de la Artillería "Dos de Mayo" de 200 plazas, la columna "Constitución" de 200, el Batallón Nro. 3 de la Guardia Nacional de 60 y la Columna "Aduana" de 160.

En efecto, en la noche del 4 y madrugada del 5 de junio estalló la rebelión en el Puerto del Callao, cuando aún no se habían concretado todos los preparativos. El Acta de la Revolución desconoció al Presidente Prado y reconoció como Autoridad Suprema al Primer Vicepresidente, General Luis La Puerta, invistió a García y García como Comandante General de todas las Fuerzas Armadas del Callao y a Bazo como Comandante General de las Baterías. Los sublevados se apoderaron del Castillo del Real Felipe.

El 4, Prado había llamado al General Buendía para formar nuevo Gabinete, con lo que esperaba neutralizar a aquellos que lo incitaban a efectuar una represión contra los civilistas. Esta maniobra política no fue conocida oportunamente por los sublevados, que por su ubicación en el Partido Civil comprometieron con su acción a Manuel Pardo, quien se vio obligado a dirigirse al Callao a caballo, pero habiéndose extraviado en el camino por lo desusado de la ruta que escogió, cambió de idea y solicitó asilo en la Embajada de Francia en donde permaneció hasta el 16 de junio, en que salió para el Callao a embarcarse en el vapor "Santa Rosa" con destino a Chile.

Entretanto, García y García fue apresado junto con otros comprometidos, en el Callao, en donde estuvo detenido y se negaba a prestar declaraciones ante el Fiscal de Guerra; los clases de la Escuela de Chorrillos al conocer que el Batallón "Ayacucho" acantonado en el Fuerte Santa Catalina salía para enfrentarlos, regresaron pacíficamente a su cuartel. Este intento fallido fue conocido como la "Conspiración de los Cabitos". El final del incidente fue el decreto que mandaba cortar los juicios militares iniciados con motivo de la subversión en el Callao y el alzamiento en el "Huáscar". Esto produjo una fuerte crítica contra el recién instalado Gabinete Buendía, pues el decreto equiparaba la subversión en el Callao con el alzamiento del "Huáscar". En realidad la acción de Pacocha hizo desaparecer el asunto revolucionario que tiene un carácter interno para exaltar su acción por el respeto a la bandera que enarbolaba el monitor: la bandera del Perú; con ello desapareció el bando político y surgió pujante una causa nacional.

En carta de fecha 5 de junio que dirige Manuel Pardo a su esposa declara por mano propia "que contuvo a sus amigos para no actuar; con las medidas de la autoridad, que no molestó al Contralmirante Montero; con la Escuadra frente a las costas de Tarapacá, y con la certificación que encontrándose él en Chorrillos no fue a levantar a los "Cabitos" de la Escuela de Clases", podemos aclarar que este episodio fue organizado exclusivamente por la vehemencia de algunos civilistas.

En las elecciones parlamentarias de 1878 resultó electo Diputado por Tumbes y Senador por Ayacucho, optando por esta última posición.

En la reorganización de la Directiva del Partido Civil, en noviembre de 1878, fue considerado como uno de los integrantes del "Estado Mayor Civilista" al lado de personalidades como José de la Riva Agüero, Lizardo Montero, Camilo Carrillo y Francisco Rosas; amén de muchos otros miembros notables de la Marina y del Ejército, pues conocido es que el líder del Partido Civil, Manuel Pardo, justamente propiciaba a estas instituciones que formaran verdaderos profesionales dedicados a la seguridad externa e interna y no a la facción política.

También en noviembre del mismo año, a raíz del asesinato de Pardo, García y García formó parte activa en la oposición a la "fusión partidaria" que propiciaba Prado, bajo la denominación de Partido Liberal. También pedía Prado se aceptara la conformación de una comisión de 5 parlamentarios para intermediar entre las Cámaras y el Gobierno con el fin de armonizar ambos poderes del Estado.

Esta propuesta fue aceptada y se nombró la Junta conformada por Carrillo, Montero, García y García, José de la Riva Agüero y Francisco Rosas. Como vemos, los tres primeros de los nombrados eran marinos, miembros prominentes del Partido Civil y parlamentarios que participaban activa y legítimamente en la política nacional, lo que por aquella época era un acontecer válido. También García y García era considerado, por ese entonces, entre los cuatro probables sucesores del Jefe del Partido Civil.

Dentro del accionar parlamentario los marinos siempre abogaron por obtener condiciones de mejoramiento para la institución, aunque no siempre estuvieron de acuerdo entre ellos y más bien se produjesen enfrentamientos en algunos aspectos profesionales. Por citar sólo un ejemplo, las discusiones entre García y García y Montero en el asunto del grado. Efectivamente, en el año 1872, en el Gobierno de Pardo se dio la ley que reglamentaba cómo debían lograrse cada una de las clases y, en especial, el artículo octavo que establecía: "Quedan suprimidos para lo sucesivo los ascensos que con el nombre de grados se han dado hasta ahora, pero los Jefes y Oficiales que se hallan actualmente en posesión legal de ellos, seguirán gozando de las mismas ventajas y consideraciones que por dichos grados les corresponde". Con ella se buscaba la desaparición del concepto de Oficial Graduado y Oficial Efectivo. García y García desde su posición de Senador integrante de la Comisión de Marina del Senado, era de opinión contraria a los grados y comentaba que: "A ninguna otra marina se le ha ocurrido conferir grados", mientras que en opinión de Montero la existencia de los grados era necesario y económico.

En el fondo del problema estaba el uso por el que se daba ese concepto, pues se usaba el grado como premio, lo cual en otras marinas era motivo de otorgamiento de una condecoración o una determinada mejora económica. Llevado a votación, la mayoría opinó y votó por la permanencia de las condiciones de "graduado" y "efectivo".

Al declarar la guerra Chile al Perú, renunció a la senaduría por Ayacucho y solicitó su reingreso al servicio de la Marina siendo designado como Comandante de la Segunda División Naval conformada por la corbeta "Unión", la cañonera "Pilcomayo" y el transporte "Oroya". García y García izó su insignia en la "Unión", la que estaba al mando del Capitán de Navío Nicolás Portal.

No obstante conocerse que las calderas de la "Unión" se encontraban con los tubos en mal estado y que en general el estado de entrenamiento de la Escuadra era deficiente, el Presidente Prado dispuso la salida de la "Unión" y

"Pilcomayo" el 8 de abril, con orden de cruzar la vía de comunicación de la Escuadra Chilena hostilizando a los transportes, buques menores y principalmente, haciendo acto de presencia en Arica, para acallar el clamor del pueblo por que saliese nuestra Escuadra. Fue una iniciativa audaz, pero en cierta forma obedecía a señalar cuál sería en el futuro la modalidad de las operaciones de nuestra Escuadra ante la enorme desventaja en buques y armas con relación a la Marina Chilena. Más tarde Ekdahl diría: "El más débil de ambos adversarios se mantuvo dueño de la iniciativa y continuaba operando ofensivamente".

Navegando a la altura del paralelo 21° Sur, avistaron un buque emprendiendo de inmediato su caza y el 12 de abril libraba combate en aguas de la bahía de Chipana, al norte de la desembocadura del río Loa, con la corbeta chilena "Magallanes" que navegaba hacia Iquique para reunirse con la Escuadra Chilena que bloqueaba ese puerto. Durante la persecución y como la "Unión" no tenía cañones de caza, lo que la obligaba a presentar una de las bandas para disparar con la consiguiente pérdida de distancia, García y García le ordenó a la "Pilcomayo" que rompiera el fuego con su cañón de caza, con lo que el buque más pequeño de nuestra Armada disparó el primer cañonazo de la guerra en el mar. Durante la persecución, al ponerse a distancia conveniente, la "Unión" disparó pero fallaron los estopines y tuvieron que usar fósforos; de las 25 libras a que normalmente debía levantar la presión de las calderas sólo podía alcanzar 16; y al forzar, sólo se consiguió que reventaran por docenas los tubos de calderas y entró agua a las hornillas, todo lo cual hizo que este buque tuviera que abandonar la persecución, no obstante que uno de sus disparos impactó de rebote rascando el casco y destrozando el bote a vapor de la "Magallanes". En telegrama dirigido al Presidente Prado informa escuetamente diciendo que "dio caza a la "Magallanes", batiéndola durante dos horas, la que teniendo mayor andar huyó velozmente para Iquique".

En su Parte de Guerra, García y García dice: "lastimoso es también el estado en que se encontraban las calderas de la "Unión". Impulsado por el deseo de capturar al enemigo, ordené se diera la mayor presión posible al vapor, y extrañeza y pena causa el decirlo, apenas pudo obtenerse que ascendieran a 16 libras, pero haciendo gotear por muchos sitios". Sin una reparación completa que permita levantar si no las 25 libras con que antes funcionaba la máquina a toda fuerza, veinte libras por lo menos, los servicios de este buque carecerán de importancia. De eso resultó, pues, que no hubiéramos podido alcanzar un andar superior al de 11 millas, mientras el enemigo corría con una velocidad superior a 12 y aun a 12.5 millas. La "Unión" se dirigió a fondear a Arica donde perma-

neció hasta el 13 en que reunida con la "Pilcomayo" procedieron en convoy hacia el Callao para efectuar reparaciones.

Llegado al Callao, García y García tuvo oportunidad de participar en las reuniones de las Juntas de Marinos de Prado con asistencia de ministros, militares, marinos y civiles, tanto en Palacio de Gobierno como a bordo de la corbeta "Unión", en las que se discutía las diversas opciones de operación que podía encomendársele a la Escuadra para, principalmente, proteger el puerto de Arica y usarlo como vía principal de ingreso de armamento, munición, víveres, agua y materiales que el Ejército del Sur estaba requiriendo. En la reunión del 13 de mayo García y García planteó la necesidad de que Arica se artillara con cañones de 300 en los fuertes, antes de llevar la Escuadra a ese puerto, lo que permitiría contrarrestar la posibilidad de que nuestros blindados tuvieran que dejar la rada de Arica debido a su estrechez; sin embargo ante la urgencia de controlar Arica antes de un posible bloqueo por la Armada Chilena, Prado ordenó que la Escuadra, excepto la "Unión", zarpara con destino a Arica.

Completado el alistamiento, la "Unión" zarpó para Arica el 13 de julio, donde hizo rendez-vous con el "Huáscar" conforme las instrucciones del Director de la Guerra, y después de acordar con Grau el plan de operaciones a seguir, zarparon de Arica el "Huáscar" y la "Unión" a incursionar al Sur, el 17 de julio. Dos días después, frente a Antofagasta, la "Unión" capturó a la fragata "Adelaida Rojas", buque y cargamento chileno, y que ilegalmente tremolaba la bandera de Nicaragua; con dotación de presa fue enviada al Callao. En la mañana del 20, frente a Chañaral, capturó al bergantín "Saucy Jack", buque y cargamento chileno, también ilegalmente con bandera de Nicaragua; con dotación de presa fue enviado al Callao. El 22 apresó a la barca "Adriana Lucía" que recibió el mismo trato. Ese mismo día entró la "Unión" en Pan de Azúcar y destruyó todas las lanchas surtas en la rada. El 23 de julio, después de 4 horas de caza, apresó a la altura de Antofagasta el transporte de guerra a vapor chileno "Rímac" de 5 cañones, el cual tenía a su bordo el regimiento de caballería "Yungay" con todo su equipamiento y un valioso cargamento completo de armas, municiones, víveres y carbón. El "Huáscar", que en el intermedio se aproximó en coordinación con la "Unión" proporcionaron dotación de presa bajo el mando del Comandante Melitón Carvajal. Al momento de su captura el "Rímac" no enarbolaba pabellón, sino lo llevaba en la driza envergado a popa de dicho buque, de donde fue retirado convirtiéndose así en el primer estandarte tomado al enemigo y que García y García remitió al General Director de la Guerra. Como vemos el "Rímac" fue una presa grande y su captura produjo en Chile tal conmoción que cayeron el Ministro de Guerra, General Urrutia, el Comandante en Jefe de la

Marina y el Intendente General de Marina. El pueblo chileno también clamó por la renuncia del Presidente de la República. Durante esta etapa la "Unión" incursionó también en los puertos de Chañaral, Sarco, Carrizal, Caldera, Tongoy y Coquimbo, destruyendo cerca de 80 lanchas, pero sin ejercer hostilidades sobre las poblaciones porque así se lo prohibían terminantemente las instrucciones. Los puertos del norte de Chile estaban aterrorizados.

Por documentos encontrados en el capturado "Rímac" se conoció que en Chile esperaban uno o dos vapores cargados de pertrechos de guerra y lógicamente se determinó que vendrían por Magallanes.

El 31 de julio, impuesto de las instrucciones que recibió del Director de la Guerra, zarpó con la "Unión" en un viaje que lo llevaría a todo lo largo de la dilatada costa enemiga, y en la peor estación del año, con destino final al Estrecho de Magallanes para arribar a la Colonia Chilena de Punta Arenas. En ésta se aprovisionó de carbón y víveres abonando su importe en efectivo. Supo aquí que doce días antes había zarpado con destino a Valparaíso y convoyado por el transporte "Loa" el vapor británico "Glenelg" cargado de armas y pertrechos para el Gobierno de Chile. El 18 zarpó de Punta Arenas, recibiendo antes la visita del Vicecónsul británico, quien a nombre de la población neutral, le manifestó su agradecimiento por no haber sufrido nada en sus personas e intereses. Un corresponsal de **El Ferrocarril** de Santiago en Punta Arenas, se expresó: "El Jefe Peruano llevó su generosidad con el enemigo, hasta más allá de donde le permitía llegar su carácter de beligerante respecto al pontón del gobierno que pudo incendiarlo, dejó libre una goleta chilena: "La Luisita" ya aproada; y los víveres que se le proporcionaron los tomó por su justo valor". El 20 salió al Pacífico y enrumbó al Perú obligado a hacer la mayor parte del viaje de regreso a la vela, por la falta de carbón, fondeando en Arica el 14 de setiembre.

El 30 de setiembre en cumplimiento de órdenes de Prado zarpó el "Huáscar" con la "Unión", escoltando al "Rímac", con destino a Pisagua a desembarcar a los jefes, oficiales y bultos pertenecientes al Ejército Boliviano para luego proceder a Iquique y desembarcar las fuerzas que llevaba el "Rímac". Al término del desembarque debían proceder al Sur el "Huáscar" con la "Unión" bajo el mando del Contralmirante Grau. Tocaron en Sarco donde apresaron y enviaron al Callao al velero "Coquimbo" y luego procedieron al fondeadero de Coquimbo y llegaron después hasta Tongoy y más allá del paralelo 30° sur cerca de Valparaíso. Ya de regreso el día 7 a las 9 de la mañana el "Huáscar" paró para una ligera reparación, lo que aprovechó para trasbordar carbón a la "Unión" prosiguiendo después hacia Antofagasta, donde arribaron después de

las 12 de la noche para proseguir 2 horas después hacia el Norte. Es en estas circunstancias en que a las 3.45 am. se avista los humos de la Primera División Chilena con lo que empieza la emboscada que había preparado la Escuadra Chilena al "Huáscar" y a la "Unión", que navegaban en convoy. Ambos buques maniobraron para librarse de ella, pero sólo la "Unión" por su mayor andar lo logró, no sin antes haber tratado de encubrir al "Huáscar" con hábiles maniobras para atraer sobre sí la persecución llevándolas hacia el Sur. De esta forma logró que el "Huáscar" pasara al Norte describiendo una gran curva al Oeste, pero al aclarar, los chilenos descubrieron el engaño y cambiaron su persecución hacia el "Huáscar" ante lo cual la "Unión" nuevamente se interpuso. Así continuaron navegando hasta que se avistó por el Noroeste la Segunda División Chilena. La "Unión" estrechó distancia por la banda de estribor del "Huáscar", al punto de estar casi al habla, y sólo cuando se vio que el "Huáscar" no podía escapar de la emboscada, el Comandante de la "Unión" inició la retirada en cumplimiento de las precisas instrucciones recibidas del Director de la Guerra que le ordenaba: "En ningún caso comprometerá el Almirante Grau ninguno de los buques de su mando, y si encontrase buques enemigos en el tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá su deber".

Durante la persecución por los buques chilenos, García y García convocó un Consejo de Guerra que adoptó aquel día el acuerdo unánime de trabar combate cualesquiera que fueran las consecuencias "en el caso de que se estrecharan las distancias con las naves enemigas de tal modo que pudieran éstas ofendernos con sus fuerzas" y continuar entretanto rumbo al norte, pues ya había sacado a la corbeta del centro de toda la Escuadra enemiga. Esto fue una tácita aprobación de los oficiales superiores de la "Unión", de la conducta del Jefe de la Segunda División Naval en el encuentro con la Escuadra Chilena. Es indudable que para que este caso llegara dependía del mismo García y García que decidiera enfrentarse al "Loa" y a la "O'Higgins" que la perseguían, pero esto hubiera sido ir contra la razón de las cosas. García y García procedió con singular acierto al escapar primero de toda la Escuadra enemiga desplegada para capturarlo y después manteniendo imperturbablemente su retirada contra la tentación y provocaciones de la "O'Higgins". Cumplió con su deber de salvar el buque pudiendo hacerlo. Demostró su serenidad, inteligencia y un completo dominio de la situación.

Si la "Unión" hubiera entablado combate en esta ocasión hubiera corrido la misma suerte que el "Huáscar", lo que habría sido ideal para Chile, pero al salvarse le permitió continuar en la conducción de operaciones exitosas como la ruptura del bloqueo de Arica.

Sin embargo, ya fuera por malicia o por ignorancia, la actuación de García y García en Angamos fue objeto de injustos y crueles comentarios. Esto motivó que García y García, a su solicitud, se sometiera a un proceso indagatorio que aclarara su conducta y procedimiento en la jornada del 8 de octubre. Al respecto, el último Comandante del "Huáscar", don Pedro Gárezon en carta al Comandante García y García de fecha 13 de enero de 1880, dijo: "Lamentar pues, como con justicia se hace, la pérdida inevitable del "Huáscar" y acusar a la "Unión", que ninguna ayuda podía darnos, porque no corrió igual fin desgraciado, es algo ilógico, y que sólo podrá explicarse por un acto de irreflexiva exaltación patriótica al frente de sucesos tan trascendentales". Declararon en el proceso indagatorio el Capitán de Fragata Melitón Carvajal, el Capitán de Corbeta Pedro Gárezon y el Teniente Ricardo Herrera, sobrevivientes del "Huáscar", con motivo de las supuestas señales por parte del monitor y confirmaron "que éste no hizo ninguna señal a la corbeta "Unión" el día por que es interrogado, ni antes ni después de empeñado el combate".

El Consejo de Oficiales Generales expidió sentencia el 17 de mayo de 1880 en la que, de conformidad con lo opinado por los dos Fiscales de la Excelentísima Corte Suprema, por el Fiscal Militar que entendió del sumario, y por el Auditor de Marina que expresó en su parte considerativa que "resulta plenamente probado que la corbeta "Unión" procedió de conformidad con las instrucciones del entonces Director de Guerra; que durante el encuentro y maniobras que se siguieron ante esas fuerzas enemigas poderosas no recibió la "Unión" órdenes ni señales del Jefe Superior que se hallaba a bordo del "Huáscar" para alterar dichas instrucciones, y que las condiciones especiales de la "Unión" no le permitían otro género de evoluciones que las efectuadas, por lo que por unanimidad de votos absolvió definitivamente de todo cargo y responsabilidad al Capitán de Navío don Aurelio García y García, sin que el presente proceso pueda en ningún tiempo ni circunstancia serle de nota ni en su carrera ni en su nombre. La sentencia fue luego aprobada por la Resolución Suprema del 30 de julio de 1880, refrendada por Piérola y firmada por Manuel Villar. Quedó, pues, de tal suerte corroborado para los contemporáneos del suceso y sentado para la historia, que el 8 de octubre de 1879 el Comandante de la Segunda División, Capitán de Navío Aurelio García y García procedió según expresiones del Comandante Gárezon "con sus arrojadas y hábiles maniobras" de acuerdo con lo que "el deber, el honor y las conveniencias nacionales percibían hacer".

Después de Angamos dejó el mando de la 2da. División y desde comienzos del año 1880, concurrió en el Fuerte de "Santa Rosa" a la defensa del Callao,

en varios de los bombardeos que hizo la Escuadra Chilena que bloqueaba el puerto.

Mientras el Ejército Chileno se dedicaba a la tan lucrativa como vituperable correría sobre las indefensas tierras peruanas, los Estados Unidos de Norte América ofrecían su mediación a las tres repúblicas beligerantes, para llegar a una paz justa y equitativa, que pusiera término a tanto derramamiento de sangre y a tanta ruina. Después de muchas discusiones lograron ponerse de acuerdo en que las conversaciones tendrían lugar a bordo del buque norteamericano "Lackawanna", en el modo y forma que aparece en el "protocolo", en el que participó García y García como uno de los delegados del Perú; el otro era el doctor Antonio Arenas, se realizaron tres reuniones los días 22, 25 y 27 de octubre de 1880 a bordo del "Lackawanna". La demanda chilena expuesta por el representante chileno Eulogio Altamirano consideraba que la frontera de su país debía avanzar, que los territorios al sur de la quebrada de Camarones deben su desarrollo y su progreso actual al trabajo y al capital chileno, que el desierto ha sido regado con el sudor de los chilenos antes de ser regado con la sangre de sus héroes y, en concreto, planteaba los siguientes puntos resumidos:

1. Cesión del litoral boliviano y de Tarapacá;
2. Pago a Chile mancomunadamente por Perú y Bolivia de veinte millones de pesos, de los que cuatro millones serían al contado;
3. Devolución de las propiedades de que habían sido despojadas las empresas y ciudadanos chilenos en el Perú y Bolivia;
4. Devolución del transporte "Rimac";
5. Abrogación del Tratado Secreto de Alianza Perú-Bolivia;
6. Retención de Moquegua, Tacna y Arica que ocupan las armas chilenas hasta que se cumpla lo anterior;
7. Obligación del Perú de no artillar el Puerto de Arica cuando fuera devuelto y que sería sólo de uso comercial.

Por su lado la fórmula peruana proponía la intangibilidad del territorio, la negativa al pago de indemnizaciones y el arbitraje de los Estados Unidos de Norteamérica.

El doctor Antonio Arenas rechazó la primera propuesta chilena por con-

siderarla como expresión de un derecho de conquista que no aceptaba el Perú y García y García declaró inexacta la aseveración del señor Altamirano, relativa a que era chilena la población de Tarapacá, y chilenos los capitales y brazos que formaron sus industrias. "Pero aun en tal supuesto, con cuánta hilaridad, exclama, no sería mirada en los círculos políticos de Washington, la pretensión que enunciara el Príncipe de Bismarck para anexar al Imperio Germánico algunos de los nuevos estados del oeste, cuya base de población es alemana, o que S.M. la Reina Victoria intentara, con parecidos títulos, apropiarse de Nueva York que cuenta en su seno con una gran masa de irlandeses". Concluyó García y García pronunciándose por el arbitraje del Gobierno de los Estados Unidos.

Este arbitraje fue rechazado de plano por Chile y a esto contribuyó mucho la negativa formulada por el Ministro norteamericano Osborn que declaró que Estados Unidos sólo actuaría como espectador. El Ministro norteamericano en Lima, Christiancy, acusó a su colega en Santiago, Osborn, de sentimientos favorables a Chile.

La posición de cada uno de los países participantes no cambió durante los tres días de discusiones, por lo cual el 27 se dieron por terminadas. La opinión de Basadre respecto a estas negociaciones dice: "Los hombres del "Lackawanna" prefirieron a la compra de una tranquilidad menguada, la áspera lucha contra el destino. No pecaron de prudentes, pero no agregaron a todas las lacras destapadas por la guerra, la del apocamiento. Piénsese además, que si se firma la paz en el "Lackawanna", los chilenos habrían llegado a Moquegua y que tal vez Arica y Tacna hubieran servido como inaudito botín para Bolivia. La opinión pública habría reaccionado vivamente contra este pacto". Al final lo funesto de estas negociaciones fue que se introdujo en América, por primera vez, el principio de conquista territorial por las armas o derecho de la fuerza.

En diciembre de 1880, al desembarcar el Ejército Chileno en las playas de Curayaco, cerca de Chilca, García y García fue nombrado Secretario en campaña del Jefe Supremo de la República y como tal Secretario asistió a las batallas de San Juan y Chorrillos el 13 de enero de 1881, recibiendo dos contusiones de fragmentos de granada, una en la frente y otra en el brazo izquierdo. Designado al día siguiente para entender con el parlamentario chileno que se presentó en las líneas peruanas, fue imposible llegar a un avenimiento desde que éste principió por declarar que no estaba autorizado para discutir, sino para exigir una rendición inmediata y sin condiciones. Entonces se inició una nueva negociación espontánea por parte del Cuerpo Diplomático acreditado en el Perú, sobre la base aceptada por ambas partes de un armisticio de 24 horas; pero éste fue roto

por los chilenos, en los momentos en que se hallaba reunido todo el Cuerpo Diplomático en el Cuartel General de Miraflores, para acordar las bases de un arreglo preliminar.

El General chileno Baquedano en su relación distorsionó los hechos como se habían realizado, por lo que los representantes del Cuerpo Diplomático en Lima, que habían conducido las conversaciones con los chilenos, se vieron obligados a presentar la siguiente nota diplomática, reproducida por Milla Batres en su recopilación de partes y documentos de la Guerra del Pacifico.

Empeñada la batalla de Miraflores, asistió a ella en las mismas condiciones que a las dos batallas anteriores. La batalla duró desde la una de la tarde hasta la puesta del sol.

Después de los desastres de San Juan, Chorrillos y Miraflores y ordenando el hundimiento de todos los buques que estaban surtos en el Callao, no quedaban medios para continuar la lucha en el Callao, por lo que el Jefe Supremo inició la retirada al interior de la República y designó a García y García como Secretario General de Estado, teniendo a su cargo el Despacho de todos los ramos de la administración pública y de acuerdo a las normas vigentes, quedó designado como el sucesor en el mando supremo. En este tiempo visitó los departamentos de Lima, Junín, Huancavelica, Ayacucho, Cusco, Puno y Arequipa. En mayo y junio de ese mismo año se le encomendó una misión especial como Enviado Extraordinario cerca del Gobierno de Bolivia, donde fue recibido por el Presidente de la República, General Narciso Campero, en La Paz, y ajustó el tratado de libre tránsito, todavía vigente, que firmó en dicha ciudad el 17 de junio de 1881 con el Dr. Daniel Núñez del Prado, Ministro de Relaciones Exteriores.

Como Secretario de Estado en la nueva organización y defensa militar del país, dictó cuanta medida podía concurrir a ese fin. Comisionó a dos agentes especiales, el Teniente Coronel José de la Puente y el señor D.F. Franck para la compra de armas, pertrechos, municiones y acémilas en Argentina, con favorables resultados introduciéndose las armas a través de la Confederación de Argentina y Bolivia como sigue: ocho mil rifles Remington, un millón de cápsulas, dos baterías Krupp de montaña con sus atalajes y municiones, quinientos sables, seiscientas mulas y trescientos caballos. El armamento adquirido estaba destinado a la ejecución del plan de campaña concertado en La Paz y cuyo desenvolvimiento consistía en atacar simultáneamente a las fuerzas invasoras de Chile en el siguiente orden: Tarapacá con el grueso del Ejército Boliviano, Tacna con el cuerpo del Ejército Peruano estacionado en Torata, Moquegua y Arequipa; y

Lima por las divisiones formadas en Ayacucho, Junin, Quebrada de Huarochirí y Huacho.

Este importante plan de contraataque fue deshecho por la revolución que estalló en Arequipa el 9 de octubre de 1881, y a consecuencia de ella se perdió después casi todo el armamento que con tanto esfuerzo se había acopiado.

El 28 de julio de 1881, en la ciudad de Ayacucho, se instaló la Asamblea Nacional ante la cual el Secretario General de Estado, Aurelio García y García, presentó una memoria de todos los ramos de la Administración Publica, que mereció la aprobación de la Asamblea mediante ley especial.

El 28 de setiembre de 1881, por Ley de la misma Asamblea, fue ascendido a la clase de Contralmirante de la Armada Nacional, especificándose en dicha Ley que se le confería el ascenso en recompensa de los servicios prestados a la Patria, coadyuvando a su reorganización y defensa militar y como premio de la conducta que observó en las batallas de San Juan, Chorrillos y Miraflores. Este ascenso jamás se hizo efectivo ni fue reconocido como tal.

El 28 de noviembre, en la ciudad de Tarma, el Jefe Supremo Piérola dimitió. García y García, en estas circunstancias, regresó a Lima, en donde no pudo permanecer por la orden dada por el Jefe chileno Lynch de que si lo capturaban fuese tratado como montonero; y al mismo tiempo ordenó que la casa habitación de la esposa e hijos fuera saqueada como en efecto lo hicieron a plena luz del día, por oficiales y soldados chilenos, dejando a su familia en cruel desamparo. García y García escapó hacia Inglaterra con su familia.

Ya en Inglaterra logró en diversas publicaciones dar a conocer los abusos sin precedentes de que era víctima el Perú, de cuya guerra con Chile la generalidad sabía sólo lo que los agentes chilenos habían escrito o dicho. Al respecto, Mariano Felipe Paz Soldán dentro del prólogo de su **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra Perú y Bolivia** nos dice: "La prensa europea en general, instigada por Chile, ha vituperado la obstinación del Perú en no aceptar las indignas, humillantes y tiránicas bases que imponía Chile para celebrar la paz, porque ignoran que ellas llevan consigo la aniquilación del Perú, poniéndolo a la vez bajo el inmediato yugo de su tan antiguo como encarnizado e implacable enemigo. A causa de estas publicaciones, se produjo una sensible variación en la opinión publica". El famoso periódico Inglés **Times** se ocupó editorialmente del tema y con él casi todos los demás periódicos importantes de Europa. Esto aceleró el advenimiento de la paz, pues los ministros chilenos fueron llamados a

interpelación por las cancillerías a la vez que se les hacía indicaciones de poner término a tan irregular situación.

Al organizar su gobierno, después de la suscripción del Tratado de Ancón, el General Miguel Iglesias con fecha 13 de noviembre de 1883 lo nombró Agente Financiero General de la República en Europa, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú cerca de Su Majestad Británica, habiendo sido recibido en audiencia solemne por la Reina Victoria, en su Palacio de Windsor el 26 de junio de 1884, después de vencer las dificultades que se le oponían en conversaciones sostenidas con Lord Granville, Secretario de Relaciones Exteriores, a causa de la ocupación chilena de una parte del Perú y existencia de la Guerra Civil.

Para el acto de su recepción oficial fue introducido a presencia de la Reina que se hallaba acompañada de la Princesa Beatriz, la menor de sus hijas, por Sir William Barcourt, Secretario del Interior, con motivo de la enfermedad de Lord Granville. En el lunch con que se le agasajó en el Palacio de Windsor, se sentó a la derecha del Honorable Williams Gladstone, Presidente del Gabinete, y tuvo la gratísima satisfacción de hablar largamente acerca del Perú con este gran hombre de Estado, quien entre otras cosas le comentó que, en el caso de la guerra con Chile, "nada le había hecho tanto daño al Perú como el excesivo americanismo de los norteamericanos".

Era una clara alusión a todo el bloqueo diplomático que desarrolló Estados Unidos con los países europeos que trataron de mediar en la guerra. El extremo llevó al Ministro norteamericano Cornelius Logan a querer forzar a Francisco García Calderón, preso en Chile en 1881, a que el Perú aceptara entregar Tacna y Arica "protestando que esas tierras no tenían ningún valor intrínseco, sólo pequeñas posibilidades agrícolas y no era ni siquiera importante para el Perú como punto militar en la protección de su territorio".

El 11 de diciembre de 1883 fue nombrado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario cerca de la Santa Sede, conservando siempre la Legación de Londres.

Igualmente encontró grandes dificultades para ser reconocido por la Corte Pontificia dadas las condiciones en que se hallaba el Perú; pero vencida esa oposición en discusiones y entrevistas con su Eminencia el Cardenal Ludovico Jacobine, Secretario de Estado, fue recibido formalmente por Su Santidad León XIII en audiencia solemne en el palacio del Vaticano, el 12 de diciembre de 1884.

Divididas posteriormente por Orden Suprema las dos legaciones de la Gran Bretaña y la Santa Sede y, quedando la última a su cargo, fue recibido en audiencia por la Reina Victoria en su Palacio de Osborne el día 27 de enero de 1885; en cuya ceremonia, que rara vez se practica con los Ministros que se separan, hizo entrega de la carta de retiro. En dicho acto mereció de tan respetabilísima soberana, expresiones de la mayor benevolencia y cortesía para su país, familia y persona.

Después de reiteradas renuncias a la Legación en el Vaticano el Consejo de Ministros, encargado del poder Ejecutivo, aceptó dicha renuncia el 6 de febrero de 1886, expidiendo a la vez la correspondiente carta de retiro. A su regreso se le nombró miembro de la Junta Consultiva de Gobierno y después, de la Comisión encargada de dirigir la obra del camino de Tarma a Chanchamayo. A este último cargo renunció con motivo de su viaje a Europa por motivos personales.

Como hecho curioso, el 28 de mayo de 1886, con rúbrica del Consejo de Ministros se ordena se le reintegre la suma de Libras Esterlinas 3245.11.10 por saldo a su favor de la cuenta juzgada por el Tribunal Mayor de Cuentas de los fondos que recibió en Europa en la época que se desempeñó como Ministro Plenipotenciario y Agente Financiero General del Perú en dicho continente.

De regreso a Inglaterra, considerando el daño que se le hacía al Perú por el poco conocimiento que de sus riquezas tenían los capitalistas ingleses, publicó en el **Times** una enumeración de las mismas. Hubo interés por parte de capitalistas ingleses en la explotación de las minas de Montes Claros en la Provincia de La Unión, Departamento de Arequipa, por lo que se asociaron con él, nombrándolo Gerente de la compañía recién formada con la razón social de "Union Gold Mining Company, Limited" que incluía siete minas de oro: tres en el asiento mineral de Palmaderas, otras tres en el Huayllura y una en el de Montesclaros con catorce pertenencias en total. Todas en el Distrito de Saila de la ya citada Provincia de La Unión en Arequipa.

Respecto a este asiento minero el profesor Raimondi hizo un elaborado informe sobre él y el ingeniero del Estado, señor Babinski, inspeccionó todas las minas y opinó que "se debía dar preferencia a poner en trabajo la veta de Montesclaros, la que relativamente exige un pequeño capital para ser puesta de nuevo en explotación". De regreso al Perú y a los pocos días de su arribo a Lima se dirigió a Quilca, en viaje hacia el asiento minero mencionado, donde debía entregar parte del cargamento de materiales y equipos traídos de Inglate-

rra, y en esta última contrajo el tifus. A caballo se dirigió a Camaná en busca de asistencia médica que tampoco encontró en dicho lugar. Se telegrafió a Lima y nuevamente se le condujo a Quilca en un viaje de 8 horas en camilla. Los familiares en Lima se movilizaron y como ningún vapor de la carrera tocaba en ese puerto, el General Cáceres, Presidente de la República, envió cables al Comandante Villavisencio del transporte nacional "Santa Rosa", surto entonces en Mollendo, para que en el acto zarpase para Quilca llevando dos médicos especialmente contratados en Arequipa. En Quilca fue embarcado en el "Santa Rosa", e instalado en el lecho y cámara del Comandante. El buque zarpó y a máximo andar navegó hacia el Callao, donde fondeó en la noche del 24 de junio. Se dieron las órdenes para que acudieran médicos de Lima y Callao. También acudió, entre los numerosos amigos, el ex-Presidente Nicolás de Piérola. García y García falleció el 25 de junio de 1888 a las pocas horas de llegar al Callao, lejos de su esposa e hijos que habían permanecido en Inglaterra. Su defunción está registrada bajo el número 353 del folio 177 en el libro de partidas de defunción del Concejo Provincial del Callao, del año 1888, a las 10.30 horas del 26 de junio de 1888.

Antes de ser conducido a tierra fue embalsamado por los doctores Távara y Benavides. Para la traslación del féretro a tierra los señores Comandantes de las corbetas "Trenton" y "Alert" y del blindado "Blanco Encalada" pusieron a disposición de la autoridad marítima las falúas de sus respectivos buques, formándose un convoy de ocho embarcaciones que condujeron el féretro desde el "Santa Rosa" a tierra con un numeroso acompañamiento de autoridades civiles y militares, así como de innumerables amigos. En **El Perú Ilustrado** se describe el funeral como sigue: "La capilla ardiente se armó en un departamento del ferrocarril trasandino, a ambos lados del féretro formó una guardia de la fuerza de policía con armas a la funerala. La capilla ardiente totalmente decorada con cortinas negras salpicadas de lágrimas de papel plateado. El ataúd reposaba en un elegante túmulo, profusamente cubierto de coronas y flores frescas. Ocho antorchas funerarias, aparte de cuatro hermosos candelabros, circundan el túmulo. Al frente estaba colocado un altar portátil formado por un crucifijo y cuatro grandes blandones, y en el que Monseñor García Yrigoyen, con licencia del ordinario, ofició esta mañana el santo sacrificio de la misa. Además de la guardia de soldados, una de marineros al mando del Capitán de Corbeta señor Rincón, hace los honores al ilustre difunto.

"A las 3.45 de la tarde llegó de la capital un convoy extraordinario de la línea trasandina destinado a conducir al cortejo fúnebre. En él vino la comunidad mercedaria, Monseñor José Antonio Roca, el Gobernador de Palacio, el

Contralmirante Montero, el General Osma y multitud de caballeros de lo más distinguido de la sociedad de Lima. Agregada esta comitiva a la que existía aquí, fue sacada la caja mortuoria de la capilla ardiente y conducida a la estación, donde había preparado un convoy de seis coches y el carro mortuorio. La caja fue conducida en hombros por marineros y llevan las cintas los señores Coronel Casapía en representación de S.E. el General Cáceres, los Contralmirantes Montero y De la Haza, General Osma, Capitán de Navío Villavicencio y el Alcalde Municipal señor Venegas.

"A los costados iban en formación los alumnos de la Escuela de Grumetes y tras la caja los de la Escuela Naval, llevando cada uno de ellos coronas, cruces y anclas de ciprés adornadas con flores blancas. Seguían arrastrando el duelo los miembros de la familia, Cuerpo de Marina y demás caballeros amigos del difunto. El total se estima en más de 350 personas las que acompañaron el cortejo. A las 4.25 de la tarde el convoy partió para la capital en cuyo cementerio reposan los restos de Aurelio García y García".

En el aspecto familiar, el 25 de julio de 1864, mientras permanecía en Inglaterra, supervisando la construcción de la fragata "Independencia", contrajo matrimonio por poder con doña Teresa Lastres y Riglos, hija del Coronel José María Lastres y Martínez, prócer de la Independencia y vencedor de las batallas de Junín, Matará y Ayacucho. El poder le fue entregado a su hermano el Capitán de Artillería del Ejército don Vidal García y García. Fueron padrinos el Excelentísimo Señor Presidente de la República General de Brigada Juan Antonio Pezet y la señora doña Irene Vásquez de Bazo, y testigos el señor Contralmirante don Domingo Valle Riestra y los señores Generales de Brigada don Isidro Frisancho y don Nicolás Freyre. Firmó el cura de la Parroquia del Señor San Marcelo. La esposa falleció a bordo del vapor "Nilo" el 7 de noviembre de 1888, cuatro meses después de su marido, con la enfermedad conocida con el nombre de "fiebre caribeña", poco antes de arribar a Panamá procedente de Inglaterra. Fue enterrada en el cementerio de la ciudad de Panamá.

Del matrimonio nacieron ocho hijos: Aurelio, María Teresa, Angelina, Lucila, Elena, Mercedes, Héctor y Nicanor; ellos a su vez, tuvieron una numerosa descendencia.

Por Resolución Suprema del 25 de octubre de 1898 don Nicolás de Piérola concedió pensión de Capitán de Navío (por 42 años, 2 meses y 5 días de servicios prestados por su padre a la Nación) a Angelina, Lucila, Elena y Mercedes García y Lastres. El 3 de setiembre de 1906 la Junta Calificadora nom-

brada para la ejecución de la Ley No. 160 y de conformidad con la Resolución Suprema del 18 de mayo de 1906 declara sin lugar la petición del cambio de pensión de Capitán de Navío por la de Contralmirante.

Hemos seguido a grandes rasgos a Aurelio García y García en su carrera de marino, de alto funcionario público, de diplomático hábil y respetado; así como, de hombre ilustrado y erudito que ha enriquecido la bibliografía nacional con obras de innegable mérito, tal como **El Derrotero de la Costa del Perú**, y además ha publicado numerosos folletos, artículos, informes,memorias, etc., revelando en todos ellos su inteligencia vasta y bien cultivada. Esta breve relación, si no es suficiente para poner de manifiesto lo que fue el digno ciudadano cuya prematura muerte no sabemos deplorar bastante, basta por lo menos para que se tenga idea de lo que había motivado para esperar de quien probó ser tan útil a la patria en la guerra, como en las labores de la paz.

Discurso del Doctor Héctor López Martínez

Constituye para mí un deber académico gratísimo recibir como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú al Vicealmirante José Carvajal Pareja, distinguido miembro de nuestra Marina de Guerra, heredero de un apellido ilustre en la historia naval, científica y política de nuestro país; eslabón de un linaje -los Carvajal- que ha prestado y presta importantes servicios a la Nación a la largo de cuatro generaciones y 130 años consecutivos.

Hijo del Capitán de Navío Julio Carvajal Fonseca y nieto del Contralmirante Manuel Melitón Carvajal, héroe de la guerra con Chile y más tarde elemento fundamental en la reconstrucción de nuestra Armada, el Vicealmirante José Carvajal Pareja es hermano de otro de nuestros Miembros de Número, el Contralmirante Melitón Carvajal, y padre de dos oficiales de marina actualmente en situación de actividad.

Fiel a la tradición familiar, formado en la escuela del cumplimiento del deber y del más acrisolado patriotismo, José Carvajal Pareja se gradúa de Alférez de Fragata en 1946. A partir de ese momento su carrera lo lleva a desempeñar múltiples cargos tanto en el país como en el extranjero, dejando siempre, en todas las dependencias y buques por donde pasó, una estela de caballerosidad y hombría de bien por todos reconocida y ponderada. Vicealmirante desde el 1° de enero de 1978 -el grado más alto en su Instituto- es llamado por el Presidente Fernando Belaunde Terry, a fines de 1981, para desempeñar la cartera de Marina, lo cual hace con singular acierto hasta enero de 1983. Fue este el colofón de una carrera naval brillante, completa, jalonada de importantes realizaciones en favor de la Institución a la cual ha dedicado gran parte de su vida.

En otra faceta de su actividad, el Vicealmirante Carvajal Pareja aborda ahora, con plausible acierto, los estudios de carácter histórico. Una muestra de sus pacientes investigaciones es el trabajo que acabamos de escuchar sobre la vida del Capitán de Navío Aurelio García y García. La biografía de este notable marino, hombre de múltiples saberes y que se desempeñó también con acierto en tareas diplomáticas, científicas y políticas, ha sido trazada esta tarde con erudición y brillo, haciéndonos conocer, inclusive, un interesante testimonio inédito: el del entonces adolescente José Pardo y Barreda, quien vio llegar a su casa de Chorrillos a García y García para entrevistarse larga-

mente con su padre, don Manuel Pardo, quien no pudo disuadir al marino empeñado en llevar a cabo un movimiento castrense que depusiera al Presidente Mariano Ignacio Prado, quien debía ser reemplazado por el General Luis La Puerta, Vicepresidente de la República. Como se sabe, ese movimiento fracasó motivando la ruptura de García y García con el civilismo.

A través del discurso del Almirante Carvajal Pareja hemos tenido una imagen muy completa de la trayectoria pública del Comandante Aurelio García y García. En cada una de las actividades en que intervino dejó huella perdurable de su hidalguía, de clara inteligencia, de su carácter enérgico, de acertadas decisiones, de su amor por el Perú.

Quisiera referirme ahora a un hecho sin precedentes que protagonizó García y García como una muestra de su talante democrático, de su respeto a la libertad de prensa: el banquete que en su condición de Ministro de Gobierno ofreció en su domicilio a los miembros de la Prensa limeña y del Callao, sin distingos de ninguna clase, a los amigos y también a los adversarios, por más tenaces e incisivos que estos hubieran sido.

Quienes hemos tenido aportunidad de revisar algunas publicaciones aparecidas durante el gobierno de don Manuel Pardo, nos asombramos ante esta muestra de respeto por la opinión ajena, habida cuenta que por aquellos años circularon semanarios y quincenarios tan protervos como **La Serpiente**, **La Linterna del Diablo**, **El Liso**, **La Banderilla**, etc., cuyo solo nombre es significativo, ya que su propósito era ofender, con el mayor escándalo, al Jefe del Estado y a sus principales colaboradores.

Dicha reunión tuvo lugar el sábado 27 de mayo de 1876, casi al finalizar el régimen de don Manuel Pardo, y **El Comercio**, al dar noticia de ella, añadió este comentario: "Nosotros, que generalmente hemos apoyado con nuestra palabra, modesta pero sincera, los actos de la administración actual, experimentamos una verdadera complacencia haciendo resaltar la manifestación de que el Ministro de Gobierno ha hecho objeto a los redactores de periódicos que han combatido a la política en cuyos acuerdos tiene él tan señalada parte. La manifestación del señor García y García -remarcaba el decano de la prensa nacional- significa que si el Gobierno profesa doctrinas diversas de las de sus adversarios políticos, reconoce en éstos, móviles tan patrióticos como los suyos propios y respeta sus contrarias opiniones".

Otro momento notable de la biografía de Aurelio García y García -que también nos ha recordado el Almirante Carvajal Pareja- es cuando, entre mayo y junio de 1881, después de los infortunios de San Juan y Miraflores, acompaña a don Nicolás de Piérola -el antiguo y osado adversario político- en su viaje a Bolivia para entrevistarse con el Presidente de la República, General Narciso Campero, con el propósito de combinar un plan de operaciones para continuar la guerra contra Chile. Como primera medida se decidió adquirir armamento en Europa, el cual sería recibido en puertos argentinos, para luego trasladarlo, a lomo de mula, hasta Bolivia y, finalmente, introducirlo en el Perú. Era esta una tarea que demandaba esfuerzos y gastos verdaderamente gigantescos. García y García, organizador de la importantísima operación, designó dos agentes que supieron estar a la altura de la empresa: el Comandante José R. de la Puente y Miguel Frank.

Movilizando centenares de mulas, por caminos fragosísimos, desafiando peligros de toda clase, se logró en sucesivas expediciones introducir al Perú el armamento. Las cuatro expediciones de avituallamiento fueron consideradas por algunos como "imposibles", ya que muchas de las rutas que se utilizaron habían sido abandonadas desde los tiempos del Virreynato.

Como se probó más tarde documentalmente, en un extenso informe de Manuel María del Valle, representante diplomático del Perú en La Paz, parte del plan se cumplió a plenitud, contando con el valioso apoyo boliviano. Algo más: el patriótico alejamiento del Poder de don Nicolás de Piérola y, obviamente, de Aurelio García y García, no truncó los envíos de armamentos. Ambos estadistas estaban persuadidos que, más allá de dolorosas pugnas internas, estaba el interés nacional y, por ello, el gobierno que encabezó Francisco García Calderón y, posteriormente, el Contralmirante Lizardo Montero, con sede en Arequipa, pudo disponer del mencionado material bélico.

Sólo un hombre de la energía, de la capacidad organizadora de García y García -probada en sus misiones diplomáticas a China y al Japón y en otras oportunidades- pudo convertir en realidad esta empresa patriótica tan difícil.

Creo que el Almirante Carvajal Pareja, a partir del trabajo que hoy nos ha hecho conocer parcialmente con tanto acierto, está llamado a convertirse en el biógrafo de Aurelio García y García. Este personaje, por tantos conceptos benemérito, merece un estudio en profundidad que haga conocer a propios y extraños su temple de marino excepcional y su patriotismo ejemplar.

Nuestro Instituto se honra y se complace al recibir como Miembro de Número al Almirante José Carvajal Pareja. Estamos seguros que su aporte en nuestros trabajos históricos, y en otros temas, será de gran valor. Finalmente, sólo me resta decir que dar la bienvenida académica a un personaje de tan lucida trayectoria, a un amigo dilecto, es una satisfacción y un privilegio que aprecio en todo lo que vale.

*La Pesquería Marina Peruana: del crecimiento al desarrollo**

DOCTOR MANUEL FLORES PALOMINO

El presente trabajo resume a través de principales indicadores técnicos, la evolución de la pesquería marina peruana a lo largo de 43 años en el período de 1950 a 1992. La serie histórica de larga data, principalmente de fuentes oficiales, nos permite examinar la estructura de esta importante como dinámica industria, la cual sin embargo, ostenta mayormente indicadores de crecimiento con tendencia estacionaria, mostrando en su evolución diversas fases propias de toda pesquería: inicio, crecimiento, apogeo, crisis, recuperación.

En base al conocimiento de la evolución del sector pesquero, en los términos indicados, y considerando la dinámica del sector de otros países de similar importancia, así como las tendencias modernas de ordenamiento y desarrollo pesquero en el entorno internacional, se presentan también planteamientos que pueden permitir encaminar al sector por la ruta del desarrollo. Para hacer posible ello se ha acudido a diversas disciplinas, principalmente al cuadro ambiental, la biología pesquera, la tecnología, la economía pesquera, la comercialización, el marco legal y otros.

Aspiro a que este trabajo sea considerado como un planteamiento transparente, de responsabilidad absolutamente personal, luego de 23 años de experiencia continuada en el Sector, confiado en la comprensión de ustedes e inspirado en la libertad y nacionalismo cultivado en esta noble como prestigiosa institución, que es el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos al que me honro en aspirar a pertenecer más cercanamente.

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 30 de junio de 1994.

I. EL ESCENARIO: EL MAR PERUANO Y SUS PRINCIPALES PROCESOS

El Mar Peruano puede ser conceptuado como una unidad desde diferentes puntos de vista. Ecológicamente es parte de un ecosistema mayor: el del Pacífico sudeste y presenta características singulares; se halla influenciado por las aguas frías de la Corriente Peruana que discurren de sur a norte hasta encontrarse hacia los 6° de latitud sur con aguas cálidas provenientes del Ecuador, del hemisferio norte y del oeste. Destacan de éstas el ramal sur de la Contracorriente Ecuatorial del Pacífico y la Corriente Submarina Ecuatorial o Corriente de Cronwell notable por su relativa alta salinidad y por su alto contenido de oxígeno disuelto.

La referida zona de encuentro o zona de convergencia constituye un área de alta productividad, lo que explica la diversidad y abundancia hidrobiológica.

En mi concepto tres son los factores de orden natural más significativos de la naturaleza y característicos del Mar Peruano: la Corriente Peruana, los Afloramientos Marinos y el Fenómeno "El Niño".

- LA CORRIENTE PERUANA O CORRIENTE DE HUMBOLDT

Discurre de sur a norte y es parte del movimiento anticiclónico del Hemisferio Sur. Tiene dos ramales: oceánico y costero, siendo el costero el más asociado a los afloramientos, a la riqueza hidrobiológica y a la importante producción pesquera marina. Este ramal tiene una velocidad promedio de 5 a 15 centímetros por segundo, alcanzando a veces, cerca de los 7° latitud sur, velocidades de 80 cms. por segundo. Su flujo varía estacionalmente, siendo más intenso durante los meses de abril a setiembre con un transporte confinado a los 200 metros de profundidad. De julio a octubre la Corriente Costera forma un solo flujo con la Corriente Oceánica, fluyendo hacia el noroeste para integrarse luego con la Corriente Sur-Ecuatorial como parte de la circulación anticiclónica del Océano Pacífico Sur. Puede llegar hasta 100 millas siendo sus distancias promedios inferiores, contribuyendo a determinar la gran riqueza marina peruana circunscrita a la zona costera principalmente.

- LOS AFLORAMIENTOS MARINOS

Son movimientos ascendentes por los cuales las aguas superficiales, desplazadas por los vientos alisios del sudeste, se renuevan por aguas de

menor profundidad de baja temperatura, ricas en nutrientes y con bajo contenido de oxígeno disuelto y restringido principalmente a profundidades menores de 100 metros respecto de la superficie. Las principales áreas de afloramiento son: Paita-Punta Aguja, Chimbote, Pisco y San Juan-Atico (Zuta et al. 1978, Flores 1979, Guillén y Calienes 1980). La velocidad promedio es variable desde 0,9 hasta 3,1 x 10^3 cm/seg. Las masas de aguas, especialmente las que afloran en el área costera tienen diverso origen, lo cual influye en su productividad; así los afloramientos del norte están determinados por la Corriente de Cronwell y los del sur por las aguas templadas sub-antárticas provenientes del hemisferio sur.

Los vientos, los nutrientes, la luz, los procesos de mezcla, el hundimiento de fitoplancton y el pastoreo de zooplancton determinan la productividad de las aguas peruanas a través del proceso de la fotosíntesis haciendo que ellas sean una de las más ricas del mundo con valores promedio de 1,0 - 1,5 grs. de carbono por metro cuadrado por día y valores puntuales muy altos para ciertas áreas como 3,19 para San Juan, 6,99 para Chimbote y 10,5 para Punta Aguja. Los altos niveles de productividad señalados son responsables de la diversidad y abundancia de comunidades hidrobiológicas del tercer nivel, las que constituyen recursos pesqueros, sustentando algunas especies, importantes pesquerías de nivel mundial.

- **EL FENOMENO "EL NIÑO"**

Constituye una alteración océano-atmósfera que acontece en niveles de macroescala abarcando amplias regiones geográficas de la Cuenca del Pacífico y de varios continentes, y cuya principal área de manifestación son las zonas costeras y áreas marinas del Pacífico sudeste tal como aconteció con caracteres de extrema severidad durante 1972 (73) y 1982 (83).

Son manifestaciones evidentes del fenómeno:

La Recurrencia.- En tanto es repetitivo aunque no precisamente cíclico. De la observación de 19 fenómenos "El Niño" con diferentes grados de intensidad en el período 1925-1992 (67 años) es posible esperar la edición de un fenómeno cada 3 ó 4 años. Los de categoría fuerte cada 10 - 11 años y los extraordinarios en períodos mayores.

La Duración.- Con 9 fenómenos típicos analizados mes a mes en el período 1950-1987 puede afirmarse que tienen diferentes períodos de duración en

su fase de mayor desarrollo: 2 meses (1976), 3 meses (1953, 1969), 4 meses (1957/58), 5 meses (1965), 10 meses (1982/83) y 14 meses en (1972/73), lo cual es importante por sus efectos en los recursos pesqueros. Resulta importante acotar que 1990, 1991 y 1992 han presentado veranos calientes con desvíos positivos por encima del promedio patrón de temperatura y han sido catalogados como fenómeno "El Niño" entre Débiles y Moderados.

Intensidad.- Considerando la temperatura como uno de los parámetros más típicos de la manifestación del fenómeno, especialmente por sus efectos en los recursos hidrobiológicos, es posible considerar varios tipos de intensidad según el desvío en °C sobre el promedio patrón de la temperatura superficial del mar de más de 50 años de registro. Y así tenemos: Niño Débil con desvíos de 0,5 - 0,7°C; Moderado de 0,8 - 1,6°C; Fuerte de 1,7 - 2,7°C y Extraordinario con desvíos superiores a 2,7°C.

Por la singular ubicación geográfica, relacionada con la Banda de Convergencia Intertropical y con el Frente Ecuatorial Marítimo, el Perú constituye el principal escenario de los efectos de los calentamientos que en unos casos son considerados como fenómeno "El Niño" y en otros como "Corriente del Niño", siendo el primero como ya se dijo espaciado en su edición, recurrente y aperiódica. Y el segundo, más frecuente como calentamientos estacionales ligados a los veranos, iniciando su gestación en las postrimerías de la primavera.

En el dominio marítimo, principalmente costero, el fenómeno se manifiesta con incremento de la temperatura superficial marina, lluvias, elevación del nivel del mar, transgresiones de masas de agua, alteraciones de la salinidad y tenor de oxígeno en la columna de agua, empobrecimiento del mar, variaciones en la amplitud e intensidad de los afloramientos, etc., lo que determina alteraciones de diverso signo en el ecosistema marino principalmente en la cadena biológica y sus procesos, por ejemplo en la disminución de la producción primaria afectando a los recursos pesqueros principalmente pelágicos como la anchoveta, que sustenta pesquerías industriales. Sin embargo también es necesario anotar que el fenómeno favorece a otros recursos pelágicos como la sardina, asimismo a los recursos demersales especialmente la merluza; el efecto de signo positivo o negativo también se hace evidente con determinados recursos hidrobiológicos costeros, particularmente los moluscos y crustáceos. Asimismo el fenómeno "El Niño" puede estar asociado a marejadas y tormentas.

En síntesis, el dominio marítimo peruano o Mar de Grau, es un sistema significativamente determinado por las aguas frías de la Corriente Peruana y por los Afloramientos Marinos responsables en gran medida de su alta productividad y por el fenómeno "El Niño" de efecto contrapuesto, tropicalizando el área marina peruana y empobreciendo los niveles de producción primaria con efectos adversos en las comunidades hidrobiológicas.

II. LOS RECURSOS HIDROBIOLOGICOS: DIVERSIDAD Y ABUNDANCIA

Hablar de los recursos hidrobiológicos del mar peruano implica hablar de la diversidad hidrobiológica del ecosistema marino, vale decir de la producción primaria, de la producción secundaria y de la producción del tercer nivel. Entre sus principales características podemos mencionar:

- PRODUCCION PRIMARIA

Constituida por aproximadamente 1,000 especies de fitoplancton asociado principalmente al ramal costero de la Corriente Peruana y a los Afloramientos. Desde el punto de vista de la biomasa este nivel es el de mayor magnitud y sustenta la biomasa del ecosistema en su conjunto. Sus valores, uno de los más altos de los mares del planeta, involucra el total de carbono y de clorofila.

Los principales grupos del fitoplancton son las Diatomeas, los Dinoflagelados y los Cocolitofóridos. Finalmente las macroalgas de uso industrial y alimenticio, se han registrado más de 150 especies de las cuales sólo una mínima parte es utilizada.

- PRODUCCION SECUNDARIA

Constituida principalmente por malaguas, pequeños crustáceos como copépodos y euphausidos; anfipodos, quetognatos y apendicularias; huevos y larva de peces, de crustáceos y moluscos y otros grupos taxonómicos. Este nivel se sustenta directamente en la producción primaria en tanto constituye su principal alimento, siendo en términos de abundancia muy significativo aunque de menor nivel que el del fitoplancton por la reducción en la asimilación de energías. A la fecha se han registrado poco más de 200 especies principalmente de copépodos, euphausidos e ictioplancton.

A su vez los organismos de este nivel sirven de alimento a la mayoría de grupos zoológicos como crustáceos mayores, moluscos, peces y mamíferos mayores como las ballenas.

- **PRODUCCION TERCIARIA**

O de tercer nivel, incluye a organismos superiores, con mecanismos de locomoción que los independizan respecto del medio marino. El principal grupo taxonómico son los peces con casi 800 especies, los crustáceos con más de 350 especies, los moluscos con casi 900 especies, los equinodermos con 80 especies, los quelonios o tortugas marinas con 5 especies, los mamíferos marinos: mayores como las ballenas y cachalotes con una especie, menores como los bufeos o delfines y los lobos de mar con dos especies; las aves marinas con 80 especies registradas de las cuales las aves guaneras: guanay, pelícano y piquero son las principales.

Determinadas especies o grupos taxonómicos del tercer nivel ubicados en el ambiente nerítico pelágico, es decir de aguas someras en el ámbito costero, son las de mayor abundancia y concentración y sustentan nuestras principales pesquerías industriales como ocurre con la anchoveta y la sardina. Podemos hallar también en este ámbito el jurel y la caballa, cuyas mayores concentraciones se extienden a regiones oceánicas, constituyendo importantes recursos pesqueros subexplotados.

Como especies típicas del dominio oceánico y siguiendo la Convención del Mar de las Naciones Unidas, encontramos al grupo de los Túnidos y especies asociadas como los merlines, pez espada, barrilete y el dorado. Asimismo grupos especiales como los mamíferos mayores que junto con los túnidos conforman las especies altamente migratorias. Desde 1991 y hasta la fecha ha cobrado importancia y valor comercial la pota o calamar gigante, un molusco cefalópodo.

No menos de un centenar de especies, la gran mayoría de peces, crustáceos y moluscos sustentan las pesquerías artesanales a lo largo de 3,100 kilómetros del perfil del litoral marino costero, incluidas aquellas especies de mayor presencia en determinadas regiones como la cachema norteña, los langostinos en el norte, el machete en el centro sur, el pejerrey de similar distribución, los locos en el sur, la lisa en todo el litoral, etc.

En el dominio demersal, íntimamente asociado a los fondos marinos encontramos un complejo de más de medio centenar de especies de peces,

otro tanto de crustáceos, asimismo de moluscos. Este dominio, de mayor riqueza en el litoral marino norte presenta una alta diversidad especiológica como consecuencia de la diversidad de masas de agua, particularmente integrantes del frente ecuatorial. La especie dominante del sistema es la merluza, cuya abundancia expresada en biomasa rebasa las 250,000 Tn., siendo posible capturar racionalmente hasta 150,000 Tn. por año. Complementan la fauna acompañante de la merluza, especies de menor abundancia pero de gran valor alimenticio y económico como los tollos, la cachema, el ojo de uva, el peje blanco, la cabrilla, la pintadilla, los congrios. Muy importante señalar en este dominio al falso volador, por su gran abundancia luego de la merluza y por su condición de sub-explotado, en razón de la poca aceptación para el consumo humano por sus características físicas, poco "apetecibles" para nuestro patrón de consumo.

En el dominio bentónico, asociado a mayores profundidades determinadas por el talud y la fosa marina que corre paralelo a nuestra costa, encontramos ciertos crustáceos denominados langostinos como la gamba roja, camarón nylon, el camarón patón; las centollas de gran tamaño y de gran demanda en el mercado externo. El Banco de Máncora y los cañones submarinos especialmente hacia el norte del litoral son dominios de especies importantes y abundantes especialmente en diversidad.

Finalmente, es bueno anotar que en nuestra zona marina costera se han registrado un total de 28 islas y 124 islotes que en conjunto tienen una superficie de 9,436 hectáreas. Por su conformación geológica ellas constituyen refugio y zonas de vida de muchas especies especiales de peces, crustáceos y moluscos, aves y mamíferos cuya explotación requiere también especial cuidado. Completan este habitat especial, bahías y ensenadas protegidas de vientos y corrientes: son las aguas interiores consideradas como zonas de reproducción y reclutamiento de las especies costeras.

III. LA EXTRACCION: LOS DESEMBARQUES

Una de las expresiones concretas de la pesquería son los desembarques de los productos pesqueros y ello está constituido por la captura de peces; extracción de mariscos; crustáceos, moluscos y equinodermos; captura de quelonios o tortugas marinas; cacería de mamíferos marinos: ballenas y cachalotes e incidentalmente toninos o delfines; recolección de algas; complementan la información de la "producción pesquera" del Mar Peruano, los censos de dos especies de lobos marinos y de tres especies de aves guaneras, así como la extracción del guano.

Para visualizar la estructura, evolución y magnitud de la extracción pesquera marina peruana presento dos tipos de cuadros:

1. Evolución de la Pesquería registrando los desembarques promedios de cada diez años de las décadas de 1950, 1960, 1970, 1980 y 1990; la de 1990 incluye sólo tres años: 1990, 1991 y 1992.

EVOLUCION DE LA PESQUERIA MARINA PERUANA 1950-1992
ANALIZADAS DECADALMENTE A TRAVES DE SUS PROMEDIOS
POR AÑO : CIFRAS EN TMB

TOTAL GENERAL (t)	1950	%	1960	%	1970	%	1980	%	1990	%
	449 235	100,0	7 718 263	100,0	5 137 831	100,0	4 132 357	100,0	6 890 270	100,0
I. TOTAL PESCADOS (t)	448 100	99,7	7 712 736	99,9	5 115 419	99,6	4 090 014	99,0	6 790 149	98,5
A. PELAGICOS	410 009	91,3	7 643 363	99,0	4 894 752	95,3	3 915 352	94,7	6 589 594	95,6
DEMERSALES	8 656	1,9	27 552	0,4	125 278	2,4	91 063	2,2	98 130	1,4
COSTEROS	21 165	4,7	25 061	0,3	48 872	1,0	55 975	1,4	33 789	0,5
OTROS PECES	8 270	1,9	16 760	0,2	46 518	0,9	27 623	0,7	68 635	1,0
II. OTROS GRUPOS (t)	1 135	0,3	5 527	0,1	22 441	0,4	42 343	1,0	100 121	1,5
QUELONIOS	---	---	3	---	94	---	156	---	43	---
CRUSTACEOS	164	---	423	---	1 689	---	5 104	0,1	9 476	0,1
MOLUSCOS	942	0,2	5 079	0,1	19 639	0,4	35 600	0,9	90 122	1,3
EQUINODERMOS	---	---	1	---	30	---	55	---	28	---
TONINOS	14	---	17	---	706	---	561	---	277	---
ALGAS	---	---	---	---	190	---	245	---	175	---
III. MAMIFEROS (Unidades)										
BALLENAS (Unid.)	26		312		413		118		MORATORIA	
CACHALOTES (Unid.)	1 533		2 042		1 169		68		MORATORIA	
LOBO FINO (Unid.)	---		1 181		7 505		15 369		---	
LOBO CHUSCO (Unid.)	---		1 747		13 166		33 816		---	
IV. AVES (Mill. de Unid.)	3,9		11,1		3,9		3,7		5,3	
V. GUANO (t)	---		55 050		29 926		21 409		7 425	
ANCHOVETA (t)	323 099	73,3	7 533 077	97,6	4 238 144	82,5	1 631 946	39,5	3 390 367	49,2
SARDINA (t)	863	0,2	3 542	---	431 113	8,4	2 126 712	51,5	2 986 723	43,3
BONITO (t)	59 822	13,3	76 605	1,0	26 152	0,5	14 856	0,4	40 113	0,6

Fuente : MIPE - Empresas Privadas - IMARPE/Oficina de Estadística e Informática. Informe N° 105 del IMARPE
Procesamiento : Manuel Flores P.

Una síntesis de la tabla inmediata anterior puede ser presentada seguidamente:

SINTESIS DE LA EVOLUCION DE LA PESQUERIA MARINA PERUANA 1950-1992 ANALIZADA DECADALMENTE A TRAVES DE SUS PROMEDIOS ANUALES. CIFRAS EN TMB

TOTAL GENERAL (t)	1950	%	1960	%	1970	%	1980	%	1990	%
	449 235	100,0	7 718 263	100,0	5 137 831	100,0	4 132 357	100,0	6 890 270	100,0
I. TOTAL PESCADOS (t)	448 100	99,7	7 712 736	99,9	5 115 419	99,6	4 090 014	99,0	6 790 149	98,5
Anchoveta (t)	323 099	73,3	7 533 077	97,6	4 238 144	82,5	1 631 946	39,5	3 390 367	49,2
Sardina (t)	863	0,2	3 542	---	431 113	8,4	2 126 712	51,5	2 986 723	43,3
II. OTROS GRUPOS (t)	1 135	0,3	5 527	0,1	22 441	0,4	42 343	1,0	100 121	1,5
III. MAMIFEROS (Unid.)										
Ball. y Cach. (Unid.)	1 559		2 354		1 582		118		MORATORIA	
Lobos (Unid.)	---		2 928		20 671		49 185		---	
IV. AVES (Mill. de Unid.)	3,9		11,1		3,9		3,7		5,3	
V. GUANO (t)	---		55 050		29 926		21 409		7 425	

Fuente : MIPE - Empresas Privadas - IMARPE/Oficina de Estadística e Informática. Informe N° 105 del IMARPE
Procesamiento : Manuel Flores P.

- Las principales ideas sugerentes que podemos deducir de ambas tablas sobre los desembarques de la pesquería peruana son:

  - Década del 50 : ETAPA DE INICIO
    Con 450 000 Tn. promedio por año
    Superioridad de la anchoveta (73,3 %) frente a la sardina (0,2%).

  - Década del 60 : ETAPA DE APOGEO
    Con 7 720 000 Tn. promedio por año
    Supremacía de la anchoveta (97%) sobre la sardina (0%).

- Década del 70 : ETAPA DE DECLINACION
  Con 5 150 000 Tn. promedio por año
  Predominio de la anchoveta (82,5%) sobre la sardina (8,4%).
  Apartir de 1976 emergencia de la sardina, hasta superar a la anchoveta a las finales de la década. Edición del fenómeno "El Niño" 1972/73 de categoría FUERTE.

- Década del 80 : ETAPA DE MAYOR DECLINACION
  Con 4 130 000 Tn. promedio por año
  Predominio de la sardina (51,5%) sobre la anchoveta (39,5%).
  En esta década ocurrió el fenómeno "El Niño" 1982-83 catalogado como EXTRAORDINARIO y que afectó drásticamente a la pesquería pelágica principalmente.

- Década del 90 : ETAPA DE RECUPERACION CON ALTOS RENDIMIENTOS (1990 a 1992)
  Con 6 890 000 Tn. promedio por año
  Etapa de gran producción como consecuencia de la recuperación de la anchoveta y de la aún importante producción de la sardina. Pesquería biespecífica en los desembarques.
  Ligero predominio de la anchoveta (49,2%) respecto de la sardina (43,3%).

2. Etapas de la Pesquería Marina Peruana.

El examen de 43 años de desembarques pesqueros (período 1950 - 1992), para las especies y grupos taxonómicos registrados en toneladas: peces, crustáceos, moluscos, equinodermos, mamíferos menores y algas, nos muestra 5 etapas claramente diferenciables de acuerdo a la significación de dichos desembarques:

a. Inicio.- De 1950 a 1958, con un desembarque acumulado de 2 367 986 Tn. y un promedio anual de 263 332 Tn. Esta etapa se inició en 1950 con 83 641 Tn. de las cuales el atún fue 13 369 Tn. (15,9%)

y el bonito 38 389 Tn. (45,9%). Al llegar a 1958 el desembarque anual fue de 900 170 Tn. siendo la anchoveta la principal especie capturada con 737 019 Tn. (81,9%) seguido del bonito con 65 758 Tn.

b. **Crecimiento.-** Se inició en 1959 cuando el desembarque anual rebasó el millón de toneladas y el período abarcó de 1959 a 1963 con un desembarque acumulado de 24 540 081 Tn. para el total nacional y 4 908 016 Tn. de promedio anual. La anchoveta se consolidó nítidamente como la principal especie sustentadora de nuestra pesquería marina industrial con 23 589 830 Tn. acumuladas representando el 96,1% de dicho total.

c. **Apogeo.-** De 1964 a 1971 con 77 749 957 Tn. acumuladas y un promedio anual de 9 718 745 Tn. para el período indicado. Esta etapa de máximos rendimientos fue también en términos de explotación, consecuencia del incremento del esfuerzo pesquero iniciado entre 1964 y 1965, determinando una sobreexplotación en 1970 con el récord de 12 481 080 Tn., y continuar en 1971 con 10 503 964 Tn.

Mención especial amerita 1972, en que la producción pesquera sólo llegó a 4 675 104 Tn.; año también en que la anchoveta llegó muy debilitada, acusando por tanto drásticamente los efectos del fenómeno "El Niño" 1972/1973 y que acabó colapsándolo en tanto recurso sustentador de la pesquería industrial.

d. **Declinación.-** De 1973 a 1987 con 15 años de producción "estabilizada" en menores niveles de rendimiento (un tercio de los desembarques respecto de la etapa anterior). Con un desembarque acumulado de 51 626 438 Tn. y 3 441 763 Tn. de promedio anual. Esta etapa se inició luego del colapso del recurso anchoveta en 1972 por las circunstancias ya anotadas.

Y se caracteriza también por registrar el reemplazo de la sardina en lugar de la anchoveta en la base del ecosistema. En términos de desembarque está marcada por la disminución de la anchoveta como especie dominante, hasta que en 1977 empieza a ser reemplazada por la sardina con 870 903 Tn. desplazando por primera vez a la anchoveta que registró 792 106 Tn., situación que se acentuó en los siguientes años revirtiendo transitoria y alternativamente hasta 1987 en que la anchoveta y sardina registraron 1 764 635 y 2 469 202 Tn. respectivamente.

e. **Recuperación.-** De 1988 a 1992. Esta etapa actual se inicia con altos rendimientos en 1988: 6 598 356 Tn. y continuó con similares montos hasta 1992 en el que el desembarque total registró una leve alza: 6 914 708 Tn. según cifras extraoficiales del Ministerio de Pesquería (sólo 4,7% de incremento entre dichos años límites).

No se incluye en este período a 1993, a pesar de haber sido un año de superior producción según cifras indicativas del Ministerio de Pesquería, en razón de no estar ellas disponibles con la extensión del caso para incluirlo en el examen.

3. Tendencias de Producción del Mar Peruano

a. Cuantificación del desembarque total en el período 1950-1992

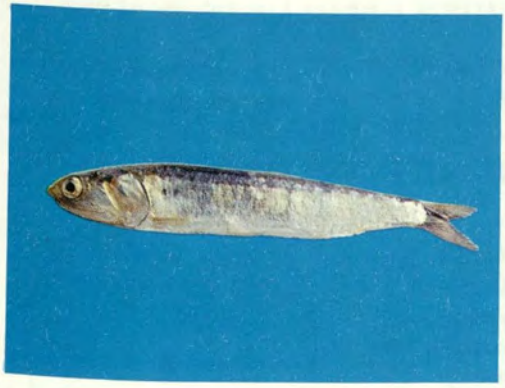
Durante 43 años que comprende el referido período el desembarque total acumulado de la pesquería marina peruana fue de 195 047 664 Tn. (100%) con un promedio anual de 4 535 992 Tn.

b. De dicho total el grupo PESCADOS representó el 99,5% con 194 033 138 Tn. acumuladas y un promedio de 4 512 399 Tn. por año. El grupo OTROS: quelonios, crustáceos, moluscos, equinodermos, mamíferos menores y algas registró el 0,5% con 1 014 526 Tn.

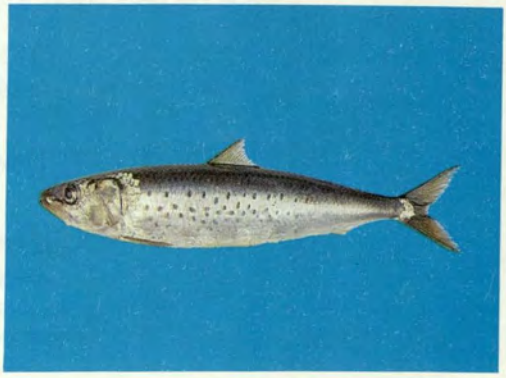
c. Del grupo PESCADOS, los recursos pelágicos (denominados así por estar en la capa superficial del mar), acumularon para el mismo período de análisis, 188 403 542 Tn. representando el 96,6% y con 4 381 478 Tn. promedio por año. Los demás grupos: demersales, costeros y otros pescados, acumularon 5 629 596 Tn. equivalentes al 2,8% (Demersales: especies asociadas a los fondos marinos. Costeros: especies superficiales o de fondo asociadas a la zona marina costera).

d. Del grupo de los pelágicos, la anchoveta acumuló 147 493 765 Tn. (75,6%) con un promedio por año de 3 430 088 Tn., y la sardina acumuló 34 582 461 Tn. (17,7%) y 802 243 Tn. promedio por año.

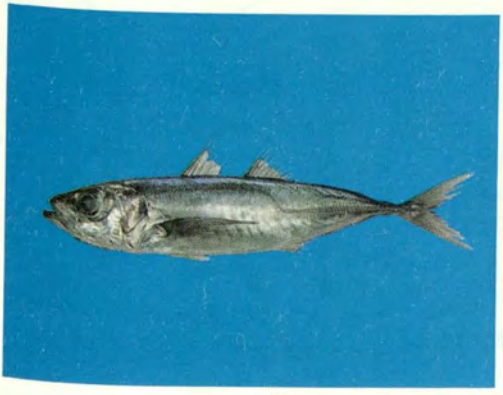
¡Durante 43 años de pesquería peruana, dos especies: anchoveta (75,6%) y la sardina (17,7%) representaron el 93,3% del total, por lo que podría afirmarse que en el largo plazo nuestra pesquería es biespecífica; ninguna otra especie, ni siquiera la merluza y últimamente la pota alcanzan siquiera el 1%!



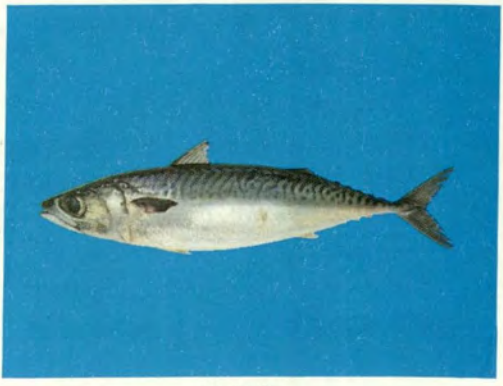
Anchoveta



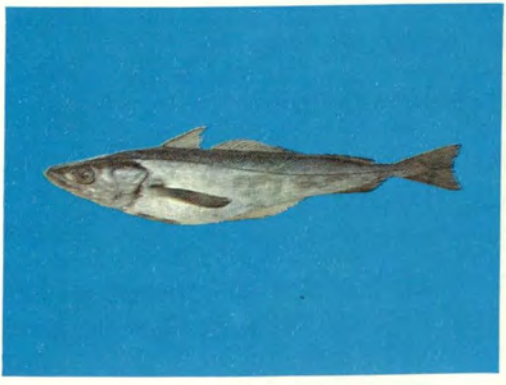
Sardina



Jurel



Caballa

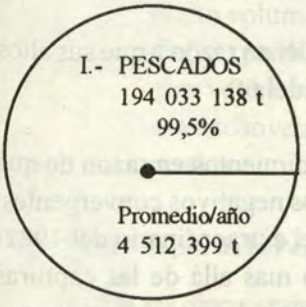


Merluza

- TOTAL PESQUERIA MARINA PERUANA 1950 - 1992 (43 años)

Acumulado : 195 047 664 t
Promedio por año : 4 535 992 t

- TOTAL PESQUERIA MARINA PERUANA 1950 - 1992



II. OTROS GRUPOS : 1 014 526 (0,5%)
(Crustáceos
Moluscos
Equinodermos
Quelonios
Mamíferos Menores TOTAL NAC. : 195 047 664 t
Algas)

NOTA.- Promedio por año Otros Grupos: 23 594 t

- TOTAL PESCADOS



2. DEMERSALES 2 819 883 (1,5%)
3. COSTEROS 1 612 097 (0,8%)
4. OTROS PESCADOS 1 197 616 (0,6%)

5 629 596 (2,9%)

NOTA.- Promedio por año 2.-, 3.- y 4.- 130 920 8 t

- TOTAL PELAGICOS



B. SARDINA 34 582 461 (17,7%)
C. OTROS PELAGICOS 6 327 316 (6,7%)

TOTAL PELAGICOS 188 403 542 (100%)

NOTAS.- 1. Promedio por año Sardina 1950 - 1992 : 802 243 t
2. La Anchoveta y la Sardina con 182 076 226 t en el período 1950 - 1992 significaron:
2.1. El 96,6% respecto del total de los Pelágicos
2.2. El 93,3% respecto del total nacional

SINTESIS RESPECTO DE LA EXTRACCION

A. Del análisis decadal

- La década del 60 fue la de mayor producción respecto de la anterior (50), así como de las posteriores: 70, 80 y 90.

- La década del 90 viene siendo de RECUPERACION en razón a que sus altos rendimientos lo semejan crecientemente con la del 60.

- Las décadas del 70 y 80 fueron de menores rendimientos en razón de que ambas décadas estuvieron signadas por 2 hechos negativos convergentes: el fenómeno "El Niño" (el fuerte de 1972/73 y el extraordinario del 1982/83) y las sobrepescas de la anchoveta no sólo mas allá de las capturas recomendadas, sino por pesca de reclutas afectando sensiblemente los stocks de renovación.

- Los altos registros de captura de la década del 60 se sustentaron en un 97,6% en la anchoveta, hecho no repetido ni antes ni después. Las décadas del 70, 80 y 90 muestran importancia alternativa y compartida entre la anchoveta y la sardina. Esto es más ostensible en la década del 90, especialmente en 1992 en que la anchoveta empieza a mostrarse ligeramente superior como preludio a lo que se espera sea más nítido en 1993.

- En resumen, la década de oro de la pesquería marina peruana hasta la fecha fue la del 60 por:

  - Espectacular crecimiento y desarrollo del esfuerzo pesquero: mayor número de embarcaciones, mejor tipo de embarcación (diseño de la bolichera anchovetera modelo PICSA), mayores inversiones, equipamiento.

  - Creación del IMARPE (1963) como fruto del convenio FAO/Gob. del Perú/Sector Marina que diseñó y sustentó las investigaciones pesqueras que se reflejarían en las cifras indicadas y en las décadas siguientes.

- Fuerte apoyo privado a la investigación científica: SNP (buque de investigación y planillas).

- Dos últimos indicadores no repetidos destacan más al 60: el alto número promedio de ballenas y cachalotes cazados (2 354 unidades); asimismo el alto volumen de guano de aves marinas extraído: 55 050 Tn. promedio, sin parangón ni antes ni después, consecuencia a su vez del inédito gran volumen de población aviar que en los 60 aprovecharon al máximo a la anchoveta antes de empezar a ser tomada por la pesca en muy altos niveles.

B. De las etapas de la Pesquería Marina Peruana

De las cinco etapas definidas en el período 1950-1992 es posible obtener también las siguientes apreciaciones:

- Que como en la mayoría de la pesquerías de nivel industrial para reducción en el mundo, nuestra pesquería ha atravesado por un lento inicio (9 años), por un rápido crecimiento (5 años), por un buen período de apogeo (8 años); y luego del fenómeno "El Niño" 1972/73 y la sobrepesca, la pesquería derivó por un largo período de declinación que duró 15 años y a niveles de sólo un tercio del período de apogeo.

- Finalmente y desde 1988 hasta 1992, la pesquería se ha recuperado notablemente hasta alcanzar con 6 817 220 Tn. promedio por año; el 70% de la que se pescaba en la época de apogeo.

  Esta situación expectante se debe a que tanto la anchoveta como la sardina han compartido su importancia en los desembarques con una tendencia mayoritaria de la anchoveta que viene recuperándose más significativamente en el último año bajo análisis: 1972. El esfuerzo pesquero se ha hecho más efectivo en los últimos años, especialmente sobre los stocks de sardina.

- La recuperación de nuestra pesquería en este período resulta importante para avizorar la tendencia de los siguientes años y diseñar con ello las medidas de ordenamiento para consolidarla y proyectarla.

C. De las tendencias de producción del Mar Peruano

Con 43 años de información de los desembarques en los que la pesquería marina peruana ha acumulado 195 047 664 Tn. puede colegirse:

- Que el grupo pescados representó el 99,5% con un promedio por año de 4 512 399 Tn. con lo cual puede afirmarse que los pescados son el principal recurso de nuestra pesquería marina y el principal grupo biológico de nuestro ecosistema.

- Que dentro del referido grupo de los Peces, los pelágicos (denominados así por vivir y desarrollarse principalmente en las aguas superficiales de nuestro mar) constituyen a su vez el 96,6% y que han rendido en estos 43 años de pesquería, un promedio anual de 4 381 478 Tn. Los demás grupos de peces: demersales, costeros y otros acumularon el 2,9%.

- Que dentro del grupo de los Peces Pelágicos, la anchoveta representó en todo el período de análisis el 75,6% con un rendimiento promedio anual de 3 430 088 Tn. Y la sardina el 17,7% con 802 243 Tn. de promedio anual. Completan el resto de pelágicos el 6,7%.

  Por lo tanto, en el largo plazo (43 años) nuestra pesquería pelágica está sustentada en dos especies: anchoveta y sardina representando el 96,6%. Y a nivel total nacional ambas especies representan el 93,3%. ¡Nuestra pesquería peruana en el largo plazo es por ello biespecífica!

IV. EL DESTINO

Otro aspecto importante de nuestra pesquería implica conocer el uso intermedio o final al que son destinados los recursos pesqueros desembarcados. Con la finalidad de poder apreciar también en este aspecto, las tendencias en el mediano y largo plazo, se presenta a continuación las cifras como en el caso de la extracción.

1. Evolución del destino de los desembarques registrando los promedios de cada diez años de las décadas de 1950, 1960, 1970, 1980 y 1990. La de 1990 sólo incluye 1990, 1991 y 1992.

EVOLUCION DEL DESTINO DE LOS DESEMBARQUES DE LA PESQUERIA MARINA PERUANA SEGUN PROMEDIOS DECADALES DE 1950 A 1992. Cifras en TMB

RUBRO	1950	%	1960	%	1970	%	1980	%	1990	%
TOTAL GENERAL (t)	449 235	100,0	7 718 263	100,0	5 137 830	100,0	4 132 357	100,0	6 890 270	100,0
A. CONSUMO INDIRECTO	338 681	75,4	7 550 130	97,8	4 768 433	92,8	3 526 366	85,3	6 364 912	92,4
ANCHOVETA	329 099	73,3	7 533 097	97,6	4 238 071	82,5	1 631 697	39,5	3 401 829	49,4
OTRAS ESPECIES	9 582	21	17 033	0,2	530 361	10,3	1 894 669	45,8	2 963 083	43,0
B. CONSUMO DIRECTO	110 553	24,6	168 133	2,2	369 398	7,2	605 991	14,7	525 350	7,6
FRESCO	44 986	10,0	82 238	1,1	143 315	2,8	183 615	4,4	198 124	2,9
ENLATADO	43 840	9,8	42 337	0,5	121 642	2,4	266 352	6,4	109 019	1,6
CONGELADO	13 371	3,0	20 223	0,3	88 320	1,7	125 626	3,0	205 550	3,0
SECO SALADO	8 356	1,9	23 335	0,3	15 387	0,3	30 398	0,7	12 665	0,2
OTROS	---	---	---	---	784	0,0	---	---	---	---

- Los pescados desembarcados para la industria de la harina siempre fueron en porcentajes muy altos: desde 75,4% para la década del 50, 85,3% para la década del 80, hasta porcentajes superiores al 90% para las décadas del 60, 70 y 90.

- La anchoveta fue 100% destinada a la harina en todo el período

- El pescado destinado al consumo humano directo fue incrementándose década a década (50, 60, 70 y 80) para disminuir en la década del 90 en un 15% respecto de la década del 80.

- En 4 décadas los pescados destinados al Consumo Directo se han quintuplicado en cifras reales, habiendo sido la década del 80 la de mayores niveles.

- El consumo fresco ha mostrado incrementos discretos década a década: desde 1,1% hasta 4,4% siendo en la década del 90 solo el 2,9% del total nacional.

2. Evolución del destino de los desembarques según las etapas de la Pesquería Marina Peruana 1950 - 1992.

EVOLUCION DEL DESTINO DE LOS DESEMBARQUES
SEGUN ETAPAS DE LA PESQUERIA MARINA PERUANA
1950 A 1992. Cifras en TMB

RUBRO	INICIO		CRECIMIENTO		APOGEO		DECLINACION		RECUPERACION	
	1950-1958 (9)		1959-1963 (5)		1964-1971 (8)		1973-1987 (15)		1988-1992 (5)	
		%		%		%		%		%
TOTAL GENERAL	263 332	100,0	4 908 016	100,0	9 718 745	100,0	3 441 763	100,0	6 817 220	100,0
A. CONSUMO INDIRECTO	159 390	60,5	4 724 532	96,3	9 553 178	98,3	2 912 107	84,5	6 260 884	91,8
- ANCHOVETA	149 845	56,9	4 718 006	96,1	9 529 612	98,1	1 685 147	49,0	3 325 040	48,8
- OTRAS ESP.	9 545	3,6	6 526	0,1	23 566	0,2	1 226 960	35,6	2 935 843	43,1
B. CONSUMO DIRECTO	103 941	39,5	183 484	3,7	165 567	1,7	529 655	15,4	556 336	8,2
FRESCO	41 916	15,9	79 335	1,6	90 675	0,9	163 091	4,7	212 546	3,1
ENLATADO	42 848	16,3	58 402	1,2	33 962	0,3	225 264	6,5	134 942	2,0
CONGELADO	11 677	4,4	23 576	0,5	20 158	0,2	24 518	0,7	189 868	2,8
SECO SALADO	7 500	2,8	22 171	0,5	20 539	0,2	303	---	18 980	0,3
OTROS	---	---	---	---	620	---	---	---	---	---

- En la etapa inicial, proporcionalmente, se destinaba un 40% de la pesca al consumo directo. El uso industrial para la reducción aún no estaba plenamente establecido.

- En las etapas siguientes el uso industrial para reducción promedió el 93%. La diferencia fue para el consumo humano directo (7%).

- En la etapa de APOGEO en los que por año se pescó en promedio 9 718 745 Tn., se destinó a la harina el 98,3% y sólo 1,7% al consumo.

- Los mayores volúmenes reales destinados al consumo ocurren en las etapas de DECLINACION 15,4% (529 655 Tn.) y en la de RECUPERACION con 8,2% (556 336 Tn.).

El más alto porcentaje destinado a la pesca ocurrió cuando la pesquería industrial para reducción acusó niveles de declinación. ¡Los rubros del consumo directo se quintuplicaron en promedio (el fresco se duplicó y el enlatado se incrementó 7 veces)!

- La etapa de recuperación mantiene un muy alto nivel de reducción, pero también incrementa el volumen para el consumo fresco, declina el enlatado y se octuplica el congelado; este rubro pasa a ser preeminente.

3. Estructura del destino de la producción del Mar Peruano

Recordando que durante 43 años que comprende el referido período de análisis, se ha desembarcado en total 195 047 664 Tn. con un promedio anual de 4 535 992 Tn., podemos apreciar la estructura del destino de dicha producción como sigue:

RUBRO	TOTAL ACUMULADO t	PROMEDIO $\bar{X}$	%	GRADOS°
TOTAL GENERAL	195 047 663	4 535 992	100,0	
A. CONSUMO INDIRECTO	180 930 838	4 207 694	92,8	334°
ANCHOVETA	147 525 134	3 430 817	75,7	
OTRAS ESPECIES	33 405 704	776 877	17,1	
B. CONSUMO DIRECTO	14 116 825	328 298	7,2	25°
FRESCO	5 135 902	119 440	2,6	
ENLATADO	5 068 765	117 878	2,6	
CONGELADO	3 092 046	71 908	1,6	
SECO SALADO	812 768	18 902	0,4	
OTROS	7 344	306	0,0	



CONSUMO DIRECTO

- Fresco	2,6%
- Enlatado	2,6
- Congelado	1,6
- Seco salado	1,4
- Otros	0.0

	7,2

Σ = 14 116 825

$\bar{X}$ año = 328 298

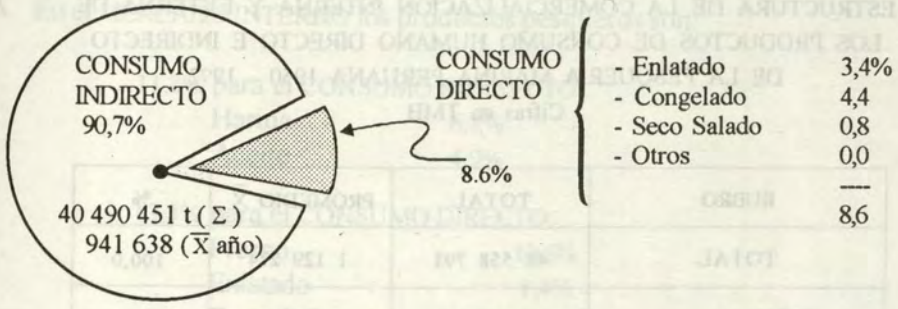
- El Consumo Indirecto (Industria de reducción para harina y aceite de pescado) ha insumido el 92,8% de todo lo pescado en estos 43 años.

- Y sólo ha destinado para el consumo directo en sus diferentes giros industriales el 7,2%, siendo el fresco sumamente discreto con solo 2,6%, equiparado con el enlatado, industria tradicional.

V. LA TRANSFORMACION

Volviendo a reiterar que en el período 1950 - 1992 se acumuló una pesca de 195 047 664 Tn. con un promedio anual de 4 535 992 Tn., los productos pesqueros obtenidos de la industria de la transformación en sus diferentes giros industriales son:

RUBRO	TOTAL ACUMULADO t	PROMEDIO $\bar{X}$	%	GRADOS °
TOTAL GENERAL	44 633 216	1 037 982	100,0	
A. CONSUMO INDIRECTO	40 490 451	941 638	90,7	329°
Harina	34 854 564	810 571	78,1	
Aceite	5 635 887	131 067	12,6	
B. CONSUMO DIRECTO	3 858 070	89 723	8,6	31°
Enlatado	1 528 591	35 549	3,4	
Congelado	1 953 175	45 423	4,4	
Seco salado	373 995	8 698	0,8	
Otros	2 309	100	0,0	



Σ = 3 858 070 t
$\bar{X}$ año = 89 723 t

- La industria de reducción en proporción a la cantidad de materia prima recibida, ha producido 941 638 Tn. de promedio anual. En el acumulado de la transformación para los 43 años representó el 90,7% guardando precisa equivalencia de 4,5 de conversión [Rend. $\bar{x}$ de Pesca Perú 4,2].

- Con 0,3 de pérdida de conversión se ha perdido en este período 2 500 000 Tn. de materia prima.

VI. LA COMERCIALIZACION

Fase de realización en la que los productos pesqueros son transaccionados en dos mercados: el Interno y el Externo. Los tipos de producto en ambos mercados son los de consumo humano directo e indirecto. En este aspecto, como en los anteriores también podemos apreciar la realidad global en el siguiente cuadro resumen.

ESTRUCTURA DE LA COMERCIALIZACION INTERNA Y EXTERNA DE LOS PRODUCTOS DE CONSUMO HUMANO DIRECTO E INDIRECTO DE LA PESQUERIA MARINA PERUANA 1950 - 1992

Cifras en TMB

RUBRO	TOTAL	PROMEDIO $\bar{X}$	%
TOTAL	48 558 793	1 129 274	100,0
A. INTERNA	11 916 354	277 125	24,5
1. CONSUMO INDIRECTO	5 451 190	126 772	11,2
HARINA	2 970 246	69 075	6,1
ACEITE	2 390 081	55 583	4,9
2. CONSUMO DIRECTO	6 425 805	149 437	13,3
FRESCO	5 114 318	118 938	10,6
ENLATADO	677 940	15 766	1,4
CONGELADO	330 537	7 687	0,7
SECO SALADO	303 010	7 047	0,6
B. EXTERNA	36 650 790	852 344	75,5
1. CONSUMO INDIRECTO	34 329 897	798 370	71,4
HARINA	31 147 084	724 351	65,4
ACEITE	2 912 445	67 731	6,0
2. CONSUMO DIRECTO	1 989 242	46 261	4,1
ENLATADO	864 511	20 105	1,8
CONGELADO	1 099 989	25 581	2,2
SECO SALADO	24 742	575	0,1

- En el largo plazo (1950-1992) los productos pesqueros son comercializados en la siguiente proporción:

24,5% en el MERCADO INTERNO (1/4)
75,5% en el MERCADO EXTERNO (3/4)

A. En el MERCADO INTERNO los productos pesqueros son:

11,2% para el CONSUMO INDIRECTO:

Harina	6,1%
Aceite	4,9%

13,3% para el CONSUMO DIRECTO:

Fresco	10,6%
Enlatado	1,4%
Congelado	0,7%
Seco salado	0,6%

NOTA.- Del 13,3% destinado al Consumo Directo se obtiene el consumo per cápita de productos del mar. De ellos el rubro más importante (10,6%) constituye el fresco; y sólo 2,7% los otros productos.

B. En el MERCADO EXTERNO los productos pesqueros son:

71,4% para el CONSUMO INDIRECTO

Harina	65,4%
Aceite	6,0%

4,1% para el CONSUMO DIRECTO

Enlatado	1,8%
Congelado	2,2%
Seco salado	0,1%

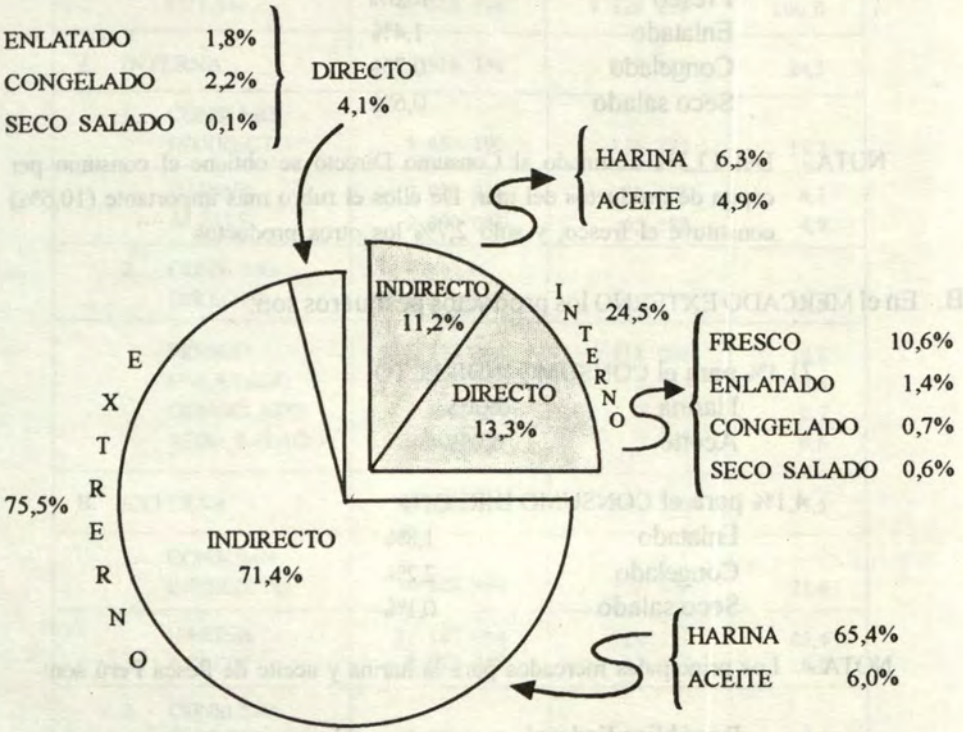
NOTA.- Los principales mercados para la harina y aceite de Pesca Perú son:

República Federal	Alemania
Yugoslavia	Bulgaria
Irán	China
Japón	Italia
Cuba	Taiwan
Filipinas	Argelia

Como Pesca Perú es una industria 100% para la producción de harina y aceite, comercializa sus productos:

92% en el MERCADO EXTERNO
8% en el MERCADO INTERNO

ESTRUCTURA DE LA COMERCIALIZACION INTERNA Y EXTERNA DE LOS PRODUCTOS DE CONSUMO HUMANO DIRECTO E INDIRECTO DE LA PESQUERIA MARINA PERUANA 1950 - 1992



VII. EL INGRESO DE DIVISAS

Indicador referido al ingreso al país, en dólares americanos, por la venta de nuestros productos pesqueros en los mercados internacionales, durante 43 años (período 1950-1992).

INGRESO DE DIVISAS POR LA COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS PERUANOS EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES 1950 - 1992

(En miles de $ USA)

RUBRO	TOTAL	PROMEDIO $\bar{x}$	%
INGRESO DIVISAS	9 339 868	217 206	100,0
HARINA	6 865 358	159 659	73,5
ACEITE	469 813	10 926	5,0
CONGELADO	768 694	17 877	8,2
ENLATADO	877 395	20 405	9,2
OTROS	358 608	8 340	3,8

- En el período de 43 años el total de divisas ingresado al país fue 9 339 868 000 dólares americanos y el promedio anual fue de 217 206 000 dólares.
- El 78,5% de dicho total se debió a la venta de harina y aceite de pescado
- En el largo plazo también, el enlatado con 9,2% y el congelado con el 8,2% le siguieron, pero muy de lejos en importancia.
- El ingreso de divisas en el horizonte indicado ha oscilado entre el 20 y 30% respecto del total nacional.
- En estas cuatro décadas, la pesquería peruana, sólo en términos de divisas, produjo para pagar poco menos de la mitad de la deuda externa del país a valores de 1992.

VIII. EL PRODUCTO BRUTO INTERNO

Es decir el valor de la producción pesquera respecto de su aporte al valor de la producción de los sectores productivos de bienes y servicios del país (agricultura, pesca, minería, electricidad/gas/agua, construcción, vivienda, servicios gubernamentales, otros).

PROMEDIOS DECADALES, MINIMO Y MAXIMO DEL PBI
PERU 1950 - 1992. MILL. DE S/. Y NUEVOS S/.

DECADA	$\bar{x}$ DECADAL	MINIMO	MAXIMO
	%	%	%
1950 - 1959	0,46	0,22 (1953)	0,88 (1959)
1960 - 1969	1,60	1,41 (1961)	2,02 (1964)
1970 - 1979	0,75	0,40 (1973)	1,90 (1970)
1980 - 1989	0,76	0,50 (1983)	1,20 (1989)
1990 - 1992	1,53	1,1 (1991)	1,3 (1990)
TOTAL 1950 - 1992	1,02	0,22	2,02

Fuente : Compendio Estadístico 1992 - 1993
Dirección Técnica de Indicadores Económicos
INEI. Lima - Perú. 1993
BCR.
Procesamiento : Manuel Flores P.

NOTA.- 1.- 1950 - 1960 : En millones de soles
(Precios constantes de 1973)
2.- 1970 - 1992 : En millones de nuevos soles
(Precios constantes de 1979)

- El promedio del PBI para todo el período 1950 - 1992 es 1,02%
- El año de más bajo registro fue 1953 con PBI 0.22%
- El año de más alto registro fue 1964 con PBI 2,02%
- El único año que superó el PBI los 2,0 fue 1964. (Década de oro).
- Todos los demás 42 años estuvieron por debajo del 2,0%
- En la década del 70 el año de más bajo registro con 0,40 fue 1973 (año del fenómeno "El Niño" Fuerte).
- En la década del 80 el año de más bajo registro con 0,50 fue 1983 (año del fenómeno "El Niño" Extraordinario).
- Los valores indicados muestran un sector prácticamente de mínimo valor agregado a la economía nacional. Valores que mejorarían con un mejor cálculo del PBI del Sector sin rebasar el 10%.

IX. EL CONSUMO PER CAPITA DE PRODUCTOS DEL MAR

Constituye el consumo de todos los productos pesqueros para consumo comercializados dentro del país en sus principales giros: fresco, congelado, conserva, seco salado, etc.

PROMEDIOS DECADALES, MINIMO Y MAXINO DEL CONSUMO PER CAPITA DE PRODUCTOS DEL MAR
PERU 1950 - 1992
Kg

DECADA	$\bar{x}$ DECADAL	MINIMO	MAXIMO
	%	%	%
1950 - 1959	5,9	4,0 (1950)	8,9 (1959)
1960 - 1969	8,8	8,0 (1964)	10,0 (1961)
1970 - 1979	11,7	10 (1970)	13,3 (1977)
1980 - 1989	12,4	7,6 (1983)	15,1 (1986)
1990 - 1992	12,03	8,1 (1991)	15,7 (1990)
TOTAL	10,2	4 (1950)	15,7 (1990)

Fuente : Compendio Estadístico 1992 - 1993
Dirección Técnica de Indicadores Económicos
INEI. Lima - Perú, 1993
BCR.
Procesamiento : Manuel Flores P.

- El promedio general para los 43 años es de 10,2 Kg. por persona por año. Bajo nivel.

- Estamos por debajo del per cápita mundial estimado por FAO en 13-14 Kg. lo cual es una paradoja siendo Perú el 3er. ó 4to. productor mundial.

- El incremento desde 5,9 Kg. hasta 12,03 Kg. promedio en cuatro décadas es muy modesto para el vertiginoso crecimiento de los volúmenes de pesca extraídos por Perú en el mismo período.

- El per cápita en la década del 60 fue más baja que las siguientes: 70, 80 y 90. La década del 60 fue de mayor éxito en capturas.

- En la década del 70, 1970 fue el año de más bajo consumo.
  Lo paradójico es evidente cuando dicho año fue el de máximo registro en toda nuestra historia pesquera.

- Las décadas del 80 y 90 vienen mostrando un estancamiento en aproximadamente 12 Kg.

X. CONCLUSIONES Y PLANTEAMIENTOS

I. EL ESCENARIO: EL MAR PERUANO Y SUS PRINCIPALES PROCESOS

Conclusiones	Planteamientos
1. El Mar peruano es uno de los cinco mares más ricos del planeta y se halla íntensamente vinculado a la Corriente de Humboldt. Las otras áreas marítimas importantes están asociadas a las Corrientes de California (Pacífico), a las de Canarias y Benguela (Atlántico) y a la Corriente de Omán (Indico).	1. Realizar más estudios en el campo de la oceonografía biológica, que permitan entender la CAPACIDAD DE CARGA de nuestro mar, particularmente de los niveles de las comunidades hidrobiológicas y de aquellos que sustentan pesquerías.
2. El Mar Peruano es ecológicamente parte de un ecosistema mayor: el del Pacífico Sudeste, y está insertado en el mayor escenario marítimo del planeta: el Océano Pacífico.	2. Concebir su estudio y entendimiento considerando las tres Regiones con las que se interrelaciona permanentemente: ANTARTIDA - GALAPAGOS - ALTAMAR.
3. Tres son los factores de orden natural más significativos que definen la naturaleza y características del Mar Peruano:	3. Intensificar los estudios sobre los tres factores indicados, con series de informaciones de larga data, orientándoles al modelaje de sus interacciones.

- La Corriente Peruana o de Humboldt.
- Los Afloramientos Marinos Costeros.
- El fenómeno "El Niño" y la "Corriente del Niño".

La Corriente Peruana y los Afloramientos como factores de enriquecimiento de nuestro mar al incrementar la productividad primaria.

Y el fenómeno "El Niño" como factor de efecto opuesto, es decir de empobrecimiento en los tres niveles de la producción marina, con efectos también de beneficio en el tercer nivel (peces, crustáceos y moluscos).

4. El fénomeno "El Niño" constituye la alteración oceanográfica y meteorológica de macroescala más importante en nuestro mar por sus efectos negativos sobre los recursos pesqueros, aunque también produce efectos de beneficio.

Presenta como características marcadas su recurrencia, su duración variable, su intensidad diversa y tres fases en su edición: inicio, desarrollo y disipación.

La intensificación a través del reforzamieno de la capacidad nacional de investigación (Esfuerzo interinstitucional e intersectorial).

A nivel regional reforzando el Programa Estudio Regional del fenómeno "El Niño" - ERFEN que coordina la CPPS.

Y a nivel internacional insertándose en la vasta red de organismos internacionales públicos y privados particularmente de las Naciones Unidas.

4.- Conocer las características señaladas del fenómeno para aplicarlo en su relación con los recursos hidrobiológicos y las pesquerías a las que sustenta, implementando acciones de previsión para reducir daños y de aprovechamiento de sus beneficios.

5. Los afloramientos marinos son surgencias de aguas cercanas a la superficie, conteniendo minerales y sustancias que a través de la fotosíntesis determinan la riqueza del mar peruano. Lo notable es que nuestros afloramientos son intensos, amplios y permanentes.

5. Conocer mejor la dinámica y el origen de las aguas que afloran a fin de entender mejor su relación con la producción primaria y sus altos niveles y disminuciones.

6. La contaminación por diversas fuentes: desechos industriales, mineros y metalúrgicos, pesticidas en general, petróleo e hidrocarburos y efluentes domésticos, constituyen el factor de orden antropogénico más peligroso por alterar la calidad de nuestras aguas con repercusiones negativas en nuestros recursos pesqueros.

6. Establecer los estándares y límites de contaminación por áreas geográficas. Poner en vigencia plena el Código del Medio Ambiente y Recursos Naturales y crear los mecanismos adecuados para que la legislación sea aplicada con eficiencia y oportunidad.

   Exigir los estudios de Impacto Ambiental -EIA- para toda obra que repercuta en el mar, con el concepto de MONITORAJE AMBIENTAL e INTEGRAL incluyendo los aspectos socioeconómicos.

SINTESIS: Nuestro mar es sui géneris, es rico, presenta alta variabilidad, es dinámico, altamente interrelacionado con otras regiones marinas circundantes.

Su conocimiento integral e interrelacionado es la base para su ORDENAMIENTO AMBIENTAL.

II. LOS RECURSOS HIDROBIOLOGICOS: DIVERSIDAD Y ABUNDANCIA

Este aspecto debe entenderse como el de la diversidad hidrobiológica del ecosistema marino peruano. Puede ser apreciado en tres niveles de producción.

1. Producción Primaria

Constituida por aproximadamente 1,000 especies de fitoplancton (diatomeas, dinoflagelados y cocolitofóridos), asociados al ramal costero de la Corriente Peruana y a las áreas de afloramiento marino.

Desde el punto de vista de la materia y de la energía constituye el estrato de mayor magnitud en el ecosistema marino y sustenta la riqueza hidrobiológica, particularmente la pesquera.

Se expresa en miligramos de carbono por metro cuadrado o cúbico por día (1,5 a 3 mg. de c/m²/día). A la fecha no se le utiliza directamente.
Macroalgas: 150 especies registradas.

1. Lograr el mayor conocimiento de la estructura y dinámica de la producción primaria, así como de su magnitud a fin de entender la abundancia de los eslabones superiores, especialmente de la anchoveta y la sardina.

   Particular énfasis en su estudio en años de condiciones oceanográficas con anomalías como "El Niño".

2. Producción Secundaria

Constituido principalmente por pequeños crustáceos, malaguas, anfípodos, quetognatos y huevos y larvas de peces, crustáceos, moluscos, etc.

2. El mayor conocimiento de las especies y grupos que integran lo que permitirá dimensionar mejor la magnitud de nuestros recursos pesqueros.

A la fecha se han identificado aproximadamente sólo 200 especies, especialmente por la dificultad que implica identificar los estadios intermedios o larvales de peces, crustáceos, moluscos, etc. Este nivel se sustenta esencialmente en la Producción Primaria. A la fecha tampoco se le utiliza directamente. Sustenta importantes recursos pesqueros: jurel, caballa y ballenas.

3. Producción Terciaria

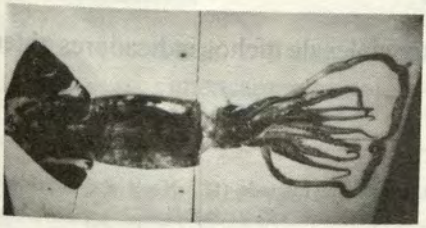
Constituido por grupos biológicos superiores.

- Peces: 800 especies registradas.
- Crustáceos: 350 especies registradas.
- Moluscos: 800 especies registradas.
- Equinodermos: 80 especies registradas.
- Quelonios: 5 especies registradas.
- Mamíferos mayores: 6 especies registradas.
- Mamíferos menores: 10 especies.
- Aves marinas: 80 especies registradas.

Aproximadamente 1,500 especies que en diferentes grados de intensidad pueden ser objeto de utilización en beneficio del hombre y del ecosistema.

Entender mejor las relaciones tróficas del ecosistema entendiendo las relaciones entre el primer nivel y el tercer nivel.

3. Mayor estudio para el conocimiento de la estructura y fisiología del ecosistema marino.
   Establecer los flujos y balances de materia y energía de los componentes del ecosistema con la finalidad de conocer los niveles y magnitud de la producción biológica del mar y por lo tanto de su rendimiento.



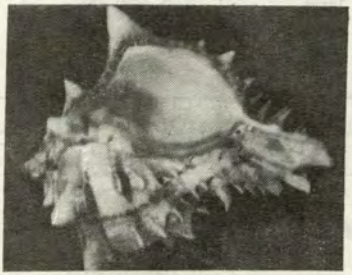
Pota



Concha de abanico



Choro



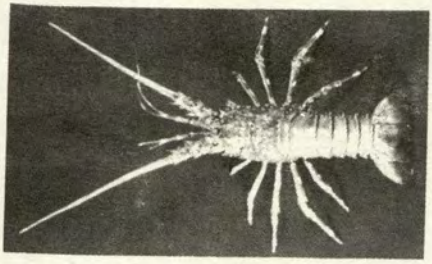
Caracol



Cangrejo



Langostino



Langosta



Centolla

4. Biomasas y Abundancias Relativas

Seguidamente las cifras referenciales de dichos indicadores obtenidos para 1991:

Especie	Biomasa (t)	Capt. Permis. (t)	Capt. Lograda (t)	Nivel Explotación
Anchoveta	4 900 000	3 100 000	3 080 000	INTENSIVA
Sardina	4 200 000	3 000 000	3 400 000	INTENSIVA
Jurel	5 600 000	1 800 000	136 000	SUBEXPLOTADO
Caballa	1 700 000	300 000	17 000	SUBEXPLOTADO
Merluza	350 000	150 000	72 000	SUBEXPLOTADO
Especie	Abund. Relat. (t)	Capt. Permis. (t)	Capt. Lograda (t)	Nivel
Pota	150 000	50 000	80 000	SUBEXPLOTADO
	16 900 000	8 400 000	6 785 000	SUBEXPLOTADO

5. Recursos Potenciales

- Falso Volador
- Túnidos
- Myctófidos
- Bacalao de profundidad
- Anguila
- Dorado
- Langostinos de profundidad
- Centollas
- Algas

6. Maricultura

- Concha de abanico
- Chanque
- Choros
- Turbot
- Algas
- Cangrejos

Conclusiones	Planteamientos
a. Anchoveta y Sardina: Recursos intensamente explotados.	a. Mantener las tasas de explotación de ambas especies o alternativamente.
b. Merluza: Recurso medianamente explotado.	b. Llegar a la plena explotación.
c. Jurel y Caballa: Recursos largamente subexplotados.	c. Iniciar la explotación en forma agresiva.
d. Pota: Recurso aparentemente en explotación media.	d. Llegar a la plena explotación pero con extrema cautela por ser recurso con capacidad de renovación muy especial: se reproduce y muere aproximadamente al año.
e. Recursos Potenciales.- Recursos que requieren ser prontamente explotados y simultáneamente investigados.	
f. Maricultura Concha de abanico Maricultura asentada en el área de Pisco. Chanque, choros, turbot, cangrejos y algas.	- Realizar maricultura en otras áreas apropiadas del litoral aparte del área de Pisco. - Urgente investigación aplicada para lograr la tecnología que haga factible su maricultura con eficiencia técnica y rendimiento económico.

III. LA EXTRACCION: LOS DESEMBARQUES

1. EVOLUCION DECADAL

DECADA	NIVEL	TONELADAS		%	%
		CAPTURA ACUMULADA	CAPTURA PROMEDIO POR AÑO	ANCHOVETA	SARDINA
1950	Inicio	4 492 349	450 000	73,3	0,2
1960	Apogeo	77 182 631	7 720 000	97,0	0,0
1970	Declinación	51 378 305	5 140 000	82,5	8,4
1980	Mayor Declinación	41 323 570	4 130 000	39,5	51,5
1990	Recuperación	20 670 809	6 890 000	49,2	43,3
TOTAL		195 047 664	4 535 992	75,6	17,7

Conclusiones

- A pesar de que los desembarques son agrupados decadalmente, son claramente percibibles las cinco etapas por las cuales nuestra pesquería industrial ha atravesado: Inicio, Apogeo, Declinación, Mayor Declinación y Recuperación.
- La notable recuperación de la década del 90, que abarca a 1990, 1991 y 1992 la acerca a los niveles de rendimiento de la década del 60: Apogeo.

Planteamientos

Administrar nuestra pesquería industrial de reducción en base a la anchoveta y sardina (93,3%), con suma cautela para no repetir la declinación en la etapa siguiente o antes.

2. EVOLUCION POR ETAPAS

PERIODO	ETAPA	TONELADAS		%	%
		CAPTURA ACUMULADA	CAPTURA PROMEDIO POR AÑO	ANCHOVETA	SARDINA
1950 - 58 (9)	Inicio	2 369 986	263 000	56,9	21,8
1959 - 63 (5)	Crecimiento	24 540 081	4 908 000	96,1	0,0
1964 - 71 (8)	Apogeo	77 749 957	9 718 000	98,1	0,0
1973 - 87 (15)	Declinación	51 626 438	3 442 000	49,0	37,8
1988 - 92 (5)	Recuperación	34 086 098	6 817 000	48,7	44,0

Conclusiones

- Esta periodificación grafica más elocuentemente los períodos de nuestra pesquería. Continúa los sesenta e inicios del setenta como el de Apogeo. Y en el período siguiente de declinación están reflejados los fenómenos "El Niño" de 1972/73 (Fuerte) y el de 1982/83 (Extraordinario).

- Continúan acercándose peligrosamente los altos niveles de la etapa de Recuperación a los de Apogeo (sorprendente recuperación de los pelágicos iniciado en 1988).

Planteamientos

Explotación con máxima cautela, buscando óptimos rendimientos y no Máximos rendimientos. (Base del Ordenamiento Pesquero).

3. PRODUCCION PESQUERA MARINA ACUMULADA DEL MAR PERUANO

Período 1950 - 1992 (43 años).- Toneladas

Producción Acumulada	:	195 047 664 (100%)
Producción Promedio/año	:	4 512 992
a. PESCADOS:		
- Acumulado	:	194 033 138 (99,5%)
- Promedio/año	:	4 512 399
b. PELAGICOS:		
- Acumulado	:	188 403 542 (97,1%)
- Promedio/año	:	4 381 478
c. Anchoveta:		
- Acumulado	:	147 493 765 (75,6%)
- Promedio/año	:	3 430 088
Sardina:		34 582 461 (17,7%)

Conclusiones

- En el gran total acumulado, nuestra pesquería marina es biespecífica (93,3%) con la anchoveta (75,6%) y sardina (17,7%).

- La tendencia de la producción marina es inmensamente especializada en la producción de peces particularmente pelágicos y específicamente anchoveta y sardina.

Planteamientos

- Obtener mayor valor agregado de esta especialización.

- Desarrollar la explotación de otros recursos pesqueros subexplotados y potenciales a fin de lograr la plena, explotación de nuestro mar.

- Incrementar la producción marina mediante la acuicultura.

Una representación de la fauna marina.



IV. EL DESTINO

Las 195 047 664 Tn. desembarcadas y acumuladas para el período bajo análisis: 1950 - 1992 (43 años) han tenido el siguiente destino:

RUBRO	TOTAL ACUMULADO (t)	PROMEDIO	%
A. CONSUMO INDIRECTO	180 930 838	4 207 694	92,8
ANCHOVETA	147 525 134	3 430 817	75,7
OTRAS ESPECIES	33 405 704	776 877	17,1
B. CONSUMO DIRECTO	14 116 825	328 298	7,2
FRESCO	5 135 902	119 440	2,6
ENLATADO	5 068 765	117 878	2,6
CONGELADO	3 092 046	71 908	1,6
SECO SALADO	812 768	18 902	0,4
OTROS	7 344	306	0,0
TOTAL	195 047 663	4 535 992	100,0

Conclusiones

- Del total de lo desembarcado, el 92,8% (180 930 838 Tn.) fueron destinadas al Consumo Indirecto, es decir para la fabricación de harina y aceite. A su vez, la anchoveta fue destinada en un 100% para este fin representando el 75,7%. Venimos siendo en consecuencia un país pesquero que destina más del 90% de sus capturas a la fabricación de harina y aceite.

- Del mismo total de la pesca desembarcada sólo el 7,2% (14 116 825 Tn.) han sido destinadas para el consumo humano directo: fresco, enlatado, congelado, seco salado. En términos de destino de materia prima el enlatado y el fresco han significado casi iguales montos, seguidos muy cercanamente del congelado.

Planteamientos

- Es posible destinar, para un mayor beneficio social alimentario, mayor desembarque al consumo directo, especialmente el fresco, que es el que incide mayormente en el per cápita del consumo de origen marino.

- Es posible también destinar más recursos pesqueros para otros usos no convencionales especialmente para consumo humano directo.

V. LA TRANSFORMACION

Los productos obtenidos por el proceso de transformación son:

RUBRO	TOTAL ACUMULADO (t)	PROMEDIO	%
A. CONSUMO INDIRECTO	40 490 451	941 638	90,7
(Harina 78,1% y Aceite 12,6%)			
B. CONSUMO DIRECTO	3 858 070	89 723	8,6
(Enlatado 3,4%, Congelado 4,4%, Seco salado 0,8% y Otros 0,0%)			
TOTAL	44 633 216	1 037 982	100,0

Conclusiones

- Hay una alta correspondencia entre la magnitud de la pesca por el destino y la cantidad de productos obtenidos. La mínima diferencia podría deberse a los diversos índices de conversión especialmente en la industria de reducción y a la falta de precisión en las estadísticas. Asimismo a la exclusión de los montos de la captura para el fresco.

- Somos inobjetablemente en el largo plazo un país industrial, pesquero, harinero, utilizando el 92,8% de esta gran producción a este giro industrial.

- Los productos industriales obtenidos para el Consumo Directo son principalmente enlatados y congelados, siendo no significativos otros productos. En total alcanzan el 8,6%.

Planteamientos

Ampliar la producción para el consumo humano directo, buscando nuevos productos como la saladita, las pastas, hamburguesas, etc., cuyos paquetes tecnológicos ya están resueltos por el Instituto Tecnológico Pesquero. De acuerdo al actual marco económico en el país, la empresa privada tiene el gran reto de armonizar el beneficio económico

con el beneficio social, ya que se están explotando recursos naturales agotables que son de patrimonio de todos los peruanos (principio constitucional y mandato moral).

VI. LA COMERCIALIZACION

Siempre bajo el período de análisis, la producción lograda incluido el fresco, fue comercializada como sigue:

a. En el MERCADO INTERNO los productos pesqueros fueron:

- 11,2% (5 451 190 t) para el CONSUMO INDIRECTO
- 13,3% (6 425 805 t) para el CONSUMO DIRECTO

b. En el MERCADO EXTERNO los productos pesqueros fueron:

- 71,4% (34 329 897 t) para el CONSUMO INDIRECTO
- 4,1% (1 989 242 t) para el CONSUMO DIRECTO (Enlatado - Congelado - Seco Salado)

Conclusiones

- En términos de productos pesqueros, en estos 43 años hemos destinado al mercado interno el 24,5% de nuestra producción, incluido el fresco que significa el 10% de estos 24,5%.

- Del total de la harina y aceite producidos: 39 781 087 Tn., sólo el 13,7% (5 451 190 Tn.) son destinados al mercado interno con la cual se sustenta la importante industria de engorde de aves, porcinos, vacunos, etc., lo que podría incrementarse para elevar a su vez la oferta alimentaria con precios más bajos por las ventajas comparativas (riqueza pesquera, mercado interno, etc.).

- Tres cuartas partes de nuestra producción han sido destinadas al mercado externo, con 36 650 790 Tn. siendo el 94,5% harina y aceite de pescado y sólo el 5,5% para el consumo directo.

¡Somos para el mercado externo país harinero en 94,5% y 45,8% para el mercado interno, pero con sólo el 24,5% de lo que se comercializa en el país!

Planteamientos

- Incrementar la oferta del fresco
- Incrementar la oferta del consumo humano directo con precios promocionales.
- Optimizar la producción pesquera para mejorar la oferta de comercialización externa.
- Buscar nuevos mercados con mayores ventajas comparativas

VII. EL INGRESO DE DIVISAS

Conclusiones

- En los 43 años bajo análisis el total de divisas ingresadas al país fue de 9 339 868 000 de dólares americanos y el promedio anual fue de 217 millones.
- El 78,5% de dicho total se debió a la venta de harina y aceite de pescado por 7 445 171 000 de dólares.
- El congelado y enlatado fueron del orden del 17,4% con 1 646 millones de dólares.
- En consecuencia el ingreso de divisas estuvo entre el 20 y el 30% del ingreso de divisas del país.
- En estas cuatro décadas, la pesquería peruana produjo en valor poco menos de la mitad de la deuda externa pública del país. El alto valor de este indicador se debe al gran volumen del producto exportado y al significativo valor por toneladas, a pesar de ser mayormente tradicional.

Planteamientos

- Elevar el valor de nuestras exportaciones de harina de pescado, mejorando la calidad de ella: harinas prime o harinas de mayor calidad proteica, por lo tanto con mayor valor agregado y precio.

- Obtener mayor valor agregado con productos no convencionales para alcanzar mejores ingresos: concentrados proteicos especialmente para consumo humano directo en mercados institucionales y como parte de la dieta de la población en general.

VIII. EL PRODUCTO BRUTO INTERNO

Conclusiones

- El PBI promedio para el período 1950 - 1992 fue 1,02%.
- El año de más bajo registro fue 1953 con 0,22% y el de mayor registro fue 1964 con 2,02%. La década del 60 registró mediano valor (1,60%).
- A nivel decadal, el promedio del PBI fue de 0,46% (década del 50) a 1,60% (década del 60).
- Los valores indicados nos hablan de una industria con niveles sumamente bajos de aporte al PBI, es decir de la producción de bienes y servicios con mínimo valor agregado.

Planteamientos

- Se requiere incrementar el valor agregado de nuestra producción pesquera con la finalidad de incrementar el valor en el aporte a nuestra economía.
- Ello requiere diversificar nuestra producción pesquera para el consumo humano directo y en la industria de reducción, introducir innovaciones para obtener harinas especiales.

IX. EL CONSUMO PER CAPITA DE PRODUCTOS DEL MAR

Conclusiones

- El promedio general para los 43 años (1950 - 1992) fue de 10,2 kg por persona por año. Definitivamente un indicador de bajo nivel para los volúmenes sin precedentes para un solo país explotando sólo parte de sus recursos en parte de su mar.

- Con 10,2% kg del per cápita estamos por debajo del per cápita mundial estimado por FAO en 13 a 14 kg., lo cual es una paradoja por cuanto el Perú es tercer o cuarto país pesquero a nivel mundial.

- A nivel decadal el incremento desde 5,9% kg (década del 50) hasta 12,4% (década del 80) es sumamente modesto para el Perú con un vertiginoso crecimiento y auge pesqueros.

- La década del 60, década de mayor producción pesquera histórica, registró el más bajo nivel si se compara con las décadas siguientes hasta el 90. Paradoja.

- Las décadas del 80 y 90 muestran un estancamiento en 12 kg, lo que no se condice con la recuperación de nuestra pesquería por lo menos desde 1988.
  Esta es otra paradoja y en términos de indicador constituye expresión de estancamiento y ni siquiera de crecimiento.

Planteamientos

- Elevar el consumo per cápita por lo menos a los 20 kg en una primera etapa, mediante la comercialización con ventajas comparativas en el mercado interno.

- Resolver los cuellos de botella en la comercialización y desarrollar estrategias de venta y acceso a los productos pesqueros en el mercado interno, aprovechando ventajas comparativas que se reflejen en la disminución de los precios de los productos pesqueros al consumidor final.

- Incrementar el per cápita a niveles de países pesqueros propiamente dichos con registros de 20 a 30 Kg. en el mediano plazo y de 50 a 70 Kg. en el largo plazo.

- Contribuir a esta finalidad desarrollando la pesquería artesanal, la pesquería de mediana escala para el consumo directo: cerco, de arrastre y espinel y desarrollar la maricultura.

Discurso del Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga

He recibido del Consejo Directivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú el grato encargo de pronunciar las palabras de bienvenida al incorporar al seno de la Institución como Miembro de Número al Dr. Manuel Flores Palomino, distinguido profesional de lucida trayectoria.

El Dr. Flores es biólogo, graduado y titulado en la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga en el año 1968, habiendo sido discípulo del entonces Rector de dicha Universidad, nuestro Miembro de Número, Capitán de Fragata Dr. en Historia, Fernando Romero Pintado.

Su inquietud profesional, desplegada a través de 23 años de continua actividad en el sector, lo llevó a incursionar en una diversidad de disciplinas relacionadas con su especialidad:

- Realizó sus estudios de Maestría en la Escuela de Graduados de la Universidad Nacional Agraria de La Molina, entre 1968 y 1969.

- Es egresado del Curso Nacional de Estadística Aplicada al Desarrollo realizado por la Escuela Superior de Administración Pública -ESAP- y el Centro Interamericano de la Enseñanza de la Estadística -CIENES- en 1971.

- Realizó estudios sobre su especialidad en universidades de la capital entre 1970 y 1977.

- Llevó a cabo estudios regulares en el Programa de Economía de la Universidad Mayor de San Marcos.

- Fue participante del XXXII Ciclo de Perfeccionamiento de la Academia Diplomática del Perú en 1993.

Su práctica profesional desde que se graduó, lo aproximó definitivamente a las instituciones cercanas a nuestro Instituto y lo llevó a diversas partes del mundo aportando su valiosa experiencia como expositor y enriqueciendo su bagaje profesional. Así,

- En 1969 ingresó al Instituto del Mar del Perú, IMARPE, y no se ha desligado de esa institución hasta la fecha. Se ha desempeñado en las Divisiones de Oceanografía, Recursos Marinos (en lo referido a Biología), y de Estadística (Depto. de Economía Pesquera).

- Durante tres años se desempeñó como Asesor Científico del Directorio del IMARPE.

- A la fecha es Director de Estadística e Informática.

- En el desempeño de sus cargos, ha trabajado en los Laboratorios Costeros Marinos de Paita, Chimbote e Ilo y en los Continentales de Puno e Iquitos, así como en las plantas de procesamiento de PESCA-PERU de Huacho, Végueta y Callao.

- Ha participado en 35 operaciones en el Mar de Grau, entre exploraciones oceanográficas, biológico-pesqueras, pesqueras comerciales desde artesanales y de media escala, hasta las industriales de cerco y de arrastre, censo y cacería de ballenas y cachalotes.

- Ha tenido también la oportunidad de participar y observar faenas de pesca en el mar Caribe (Cuba y República Dominicana), en la región de las Galápagos, en el Pacífico Sudeste en aguas de Chile y en el Mediterráneo español. Ha observado cercanamente la pesquería artesanal de Chile, Argentina, Uruguay, Brasil, Ecuador y Colombia.

Su reconocida idoneidad profesional a la par que sus cualidades personales le valieron para integrar la representación del IMARPE, del Sector Pesquero, y del Colegio de Biólogos del Perú en numerosos eventos nacionales e internacionales, entre los cuales destacan:

- La Comisión Permanente del Pacífico Sur en sus Reuniones de Cancilleres, Reuniones Ordinarias, Comité Jurídico y Económico Administrativo, así con del Plan de Acción de Protección del Medio Marino y Zonas Costeras (PNUMA); entre 1978 y 1992.

- La Tercera Conferencia de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar, sesiones de Suiza, Ginebra y Nueva York, en 1981.

- Reuniones Técnicas sobre la Pesquería Artesanal en América Latina, entre 1987 y 1992.
- Reuniones de Trabajo y Talleres Académicos sobre el tema de la Planificación y Manejo de las Zonas Costeras y Zona Económica Exclusiva.
- Integra el Grupo de Expertos del PNUMA/CPPS sobre cambios Climáticos en el Pacífico-Sudeste.
- Integró el Comité Asesor de Asuntos del Mar del CONCYTEC entre 1985 y 1989, participando también en la preparación del Proyecto Nacional en el tema de los recursos naturales renovables marinos y el medio ambiente.

Su pensamiento y experiencia profesionales han quedado plasmados en 25 publicaciones, entre las que destacan las relacionadas con la Pesquería Artesanal, Pesquería Industrial, Convención del Mar y los Intereses Pesqueros del Perú, la Cuenca del Pacífico, Antártida, la Pesquería y el Desarrollo Nacional, etc.

Mención singular merece su trabajo **La Zona Costera Peruana: Un ensayo de interpretación y proposición de su organización para su administración**, publicado por el CONCYTEC en 1989.

Asimismo, debe mencionarse su último trabajo: **Estadísticas de los Desembarques de la Pesquería Marina Peruana 1983-1992**, publicado el mes pasado por el Instituto del Mar, conteniendo las principales estadísticas pesqueras marinas de los últimos diez años, de consulta obligada para autoridades y administradores de pesquerías, personas naturales y jurídicas, investigadores, empresarios y armadores pesqueros, etc.

Su acercamiento al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se remonta al año 1975 cuando colaboró en diversas actividades, participando como expositor en la Escuela Naval, en la Escuela Superior de Guerra Naval, y en este mismo Instituto, con los temas de Ciencia y Tecnología Marina, Investigación Científica, los Recursos Marinos, la Convención del Mar, etc. Del mismo modo, colaboró con el Instituto en la elaboración de los Proyectos de Política Marítima en la parte correspondiente a los recursos pesqueros y sus pesquerías.

Son, pues, muchos e importantes los méritos de nuestro recipiendario y los vínculos que ha establecido con el Instituto.

El tema que ha escogido y tratado extensamente el Dr. Flores nos ha mostrado la riqueza del significado humano y económico que suscita el desarrollo de las pesquerías en el Perú y también en el mundo.

El manejo certero de la estadística, en el que es tan hábil, nos muestra claramente la naturaleza fluctuante de nuestra pesquería durante el dilatado lapso bajo análisis.

Nos presenta el tema y lo desarrolla ordenadamente describiendo en primer lugar el escenario extraordinario de nuestro mar y sus principales recursos. Luego examina detalladamente el proceso pesquero a través de 43 años de cuidadosa estadística presentando su evolución en cinco etapas referidas a la extracción, lo que constituye una novedosa forma de ayudar a entender el problema pesquero y, a la vez, hacer docencia.

En su análisis decadal de la extracción y como hito fundamental en el diseño de la investigación, base de toda actividad pesquera, menciona la creación del Instituto del Mar del Perú, IMARPE, en virtud de un convenio Gobierno/FAO, quedando dicha Institución bajo la dirección de la Marina de Guerra del Perú y el decidido apoyo de la empresa privada, como un ejemplo de aporte constructivo, hasta la creación del Ministerio de Pesquería.

El autor destaca las tendencias modernas hacia el ordenamiento y desarrollo pesqueros, aspectos de la mayor importancia considerando que los recursos marinos del Perú son abundantes pero de presencia fluctuante y de poca demanda interna.

Este ordenamiento de la pesca es responsabilidad eminente del gobierno, y elemento clave para alcanzar un aprovechamiento sostenible de los recursos naturales marinos; comprende una serie de aspectos interrelacionados de orden biológico, técnico, económico, social y, con frecuencia, también político, estableciendo los marcos jurídicos y administrativos apropiados para las decisiones que limitan el acceso a las áreas y el esfuerzo de pesca[1]. La realidad que muestra la estadística acumulada a través del período bajo análisis, demuestra que la falta de este ordenamiento ha conducido a excesos que éste deberá evitar. Afortunadamente, sus fundamentos ya están siendo aplicados en el Perú.

1. El pescado en la alimentación y el desarrollo. FAO. Roma, 1991.

De entre los importantes puntos en los que ha hecho énfasis el Dr. Flores en su análisis, destaca el relacionado con la preponderancia que debiendo tener los productos del mar en la nutrición de la población, no la tienen. Como bien dice, la ingesta percápita está en un nivel que no guarda relación con las posibilidades de constituirse en el alimento más popular. La alimentación es, como se sabe, la necesidad primaria más perentoria y debe ser satisfecha adecuadamente desde, y sobre todo, los primeros años de vida para asegurar la formación de generaciones aptas para ser educadas y constituirse en sociedades civilizadas preparadas para realizar el desarrollo del país.

La nutrición está así ligada indefectiblemente al desarrollo. Tradicionalmente, éste tiene su expresión más difundida en el PBI per/c. y sirve de base para comparar el desarrollo entre los países, fría cifra que oculta distorsiones graves que, por ello, son difíciles de corregir.

Desde el año 1990, las Naciones Unidas a través del Programa para el Desarrollo, está dando nueva forma a la apreciación del desarrollo de los países. Esta nueva forma, denominada Indice de Desarrollo Humano (IDH) incorpora, además del PBI p/c., parámetros como la esperanza de vida, entre otros, en cuyo cálculo tiene una ponderación importante la alimentación[2].

En el Perú se da la paradoja de que, poseyendo recursos marinos abundantes y a la mano, la gran mayoría de sus habitantes no tienen acceso a ellos para alimentarse adecuadamente. El desperdicio y el mal uso del recurso alcanzan expresiones clamorosas, como nos lo muestra claramente el Dr. Flores al descubrirnos que habiendo aumentado la extracción pesquera en 15 veces en el período analizado, la ingesta p/c en el mismo período lo ha hecho sólo en 2 veces; y que de los casi 7 millones de toneladas de pescado extraído hoy para fines industriales, sólo el 7.2% se convierte en alimento directo para las personas, reduciéndose el 92.8% restante a un tipo de harina corriente, producida, además, con tecnologías obsoletas. Estas cifras contrastan con el destino que, según la FAO, se da a la pesca a nivel mundial: 71% al consumo humano y 29% para otros fines, estos últimos, casi totalmente para harina y aceite de pescado.

Este es un aspecto del desarrollo pesquero nacional que está claramente expuesto en las propuestas del Dr. Flores, y que debe ser preocupación de los planificadores y de las autoridades competentes actuales y futuras, pues este

2. Desarrollo Humano. Enrique L. Dóriga. Universidad del Pacífico - Indehu. Lima, 1993.

empeño sólo puede dar resultados mediante una acción, acertada en su concepción y continuada en su ejecución.

Dos indicadores valiosos del desarrollo de la actividad pesquera se destacan en la exposición del autor: el ingreso de divisas y la contribución de esta actividad al PBI.

El 78.5% de las divisas se deben a la harina y al aceite y el 17.4% a alimentos. Este comportamiento de la comercialización revela que, a pesar de que es más remunerativa la elaboración de productos comestibles, la actividad productiva pone un énfasis muchísimo mayor en el producto menos rentable, lo que se traduce en una muy modesta contribución del sector al PBI, y nos convierte en un país pesquero eminentemente harinero. No obstante, en el período analizado de 43 años, el monto de divisas captado por el sector es significativo.

El sector pesquero, según hemos visto, tiene potencialidades de gran contenido social para contribuir directamente a la nutrición de la población y a la creación de puestos de trabajo e indirectamente por la vía de la captación de divisas.

Como un compendio de las propuestas del autor para hacer el tránsito del crecimiento al desarrollo del sector pesquero, se puede afirmar que es preciso pasar primero por una ordenación de sus actividades y luego, a la incorporación de nuevas tecnologías que permitan una mayor y más diversificada producción con mayor valor agregado, competitiva internacionalmente, y que constituya una contribución substancial a la nutrición de la población peruana, a la creación de puestos de trabajo y al mayor aporte posible a la riqueza nacional.

Al recibir al Dr. Manuel Flores Palomino en este Instituto como Miembro de Número, me complace felicitarlo cálidamente y expresarle, asimismo, las congratulaciones de quienes siempre hemos visto en él a un amigo y colaborador de esta Casa. ¡Bienvenido!

Artículos

El Perú y el Océano

VICEALMIRANTE
ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO

Considero de suma importancia la necesidad de que en el Perú reflexionemos sobre todos los aspectos relacionados con el océano y nuestra nación.

La necesidad de esta reflexión se basa en el desconocimiento que tenemos de él. Esta reflexión necesariamente debe comprender los aspectos relacionados con el desarrollo nacional: el comercio marítimo, los recursos naturales, las industrias marítimas, las fuentes de energía, la investigación científica y tecnológica, la preservación del ambiente marino, la promoción de la población marítima, el orden jurídico, los convenios o tratados a nivel global regional o bilateral celebrados por el Perú y/o que lo obligan, la Autoridad Marítima, etc.

En igual forma, la reflexión sobre los aspectos relacionados con la seguridad en el mar, que son los que a su vez dan las condiciones de tranquilidad necesarias para permitir las actividades de desarrollo, como por ejemplo el cumplimiento de los tratados, la celebración de nuevos tratados con fines de seguridad, estudios profundos sobre la realidad, que incluyan análisis geo-estratégicos, geopolíticos reales, desde perspectivas marítimas y luego determinar objetivos, políticas y doctrina de seguridad del Estado Peruano en el mar, que muchas veces se ignoran.

Estas necesarias reflexiones son motivadas por la preocupación ante el general desconocimiento del océano en la nación y por las consecuencias de este desconocimiento, que se refleja en la ausencia de objetivos y políticas adecuadas en muchos campos relacionados con el mar y en la ausencia también de temas marítimos en gran parte de las currículas universitarias y escolares y el uso de una cartografía nacional deficiente e incompleta.

Qué sabe la población del Perú, la comunidad nacional, del océano? Qué sabe de la influencia del océano en el desarrollo nacional? En qué medida necesita del océano? Qué rol juega en la seguridad nacional? En qué medida contribuye el intercambio y difusión de la cultura? Qué rol juega el Perú con respecto a sus vecinos desde su posición geográfica central en el Pacífico y su acceso a los océanos más grandes del mundo?, etc. Las respuestas a estas interrogantes y otras son en gran parte negativas.

La población andina y la de nuestra Amazonía no conocen ni siquiera la orilla del mar; la población de la costa en un buen porcentaje conoce la orilla del mar, básicamente para esparcimiento y su mirada se puede extender a una distancia de 4 ó 5 millas náuticas.

Unos miles de pescadores artesanales conocen las 15 millas próximas a la costa, muy pocos se aventuran más allá. La actividad pesquera artesanal les da conocimiento del régimen de los vientos, de las corrientes marinas superficiales cercanas al litoral, los recursos vivos del área costera, las áreas de abundancia de peces, algas, guano, etc., todo ello dentro de una faja estrecha, que incluye las islas peruanas también vecinas al territorio continental. Estos conocimientos se quedan dentro de sus comunidades, siendo compartidas sólo con los investigadores y estudiosos que se acercan en busca de datos y experiencias para sus trabajos.

Los pescadores y los empresarios de la pesca de altura para consumo humano directo e indirecto son unos cientos, que extienden sus operaciones a un promedio de 150 millas náuticas y no se atreven más allá, donde el límite de nuestro Dominio Marítimo no es un límite para las actividades pesqueras peruanas, sino que ese límite es para las naves de bandera extranjera; nadie pensaba hasta hace poco en actividades pesqueras en alta mar, ni en la Antártida.

Unos cuantos cientos de marinos mercantes conocieron realmente el océano a través del tráfico marítimo y del comercio; lo conocieron, pero hoy día prácticamente no existe la Marina Mercante Nacional, por grave descuido y por desorientación frente al fracaso de la compañía estatal, manipulada mayormente por grupos políticos.

Algunas decenas de maestros, geógrafos, diplomáticos y periodistas están familiarizados con el mar en sus aspectos teóricos geográficos, económicos y jurídicos.

Otras decenas de científicos trabajan sacrificadamente para comprender la realidad del océano desde el punto de vista científico y tecnológico.

Los marinos de guerra del Perú constituyen el grupo más numeroso y permanente de la nación que conocen mares y océanos, los navegan, estudian y patrullan, como no puede ser de otra manera.

En resumen, cerca de treinta mil peruanos conocen ese ámbito en razón de sus ocupaciones y unos diez mil marinos de guerra desde su perspectiva de seguridad, científica y de apoyo al desarrollo. O sea cuarenta mil peruanos aproximadamente conocen diversos aspectos del océano, de los cuales muy pocos llegan a los niveles de decisión. Frente a una población de veintiún millones de habitantes, cuarenta mil enterados resulta muy preocupante.

Es necesario comprender estos hechos con profundidad en todos los niveles responsables del país, para lograr la determinación de objetivos y políticas marítimas que incorporen en forma efectiva el aprovechamiento y uso del océano para el desarrollo pleno de la nación y para darle el marco de seguridad indispensable.

Es oportuno reproducir el siguiente mensaje del TEMA II "Influencia del Poder Marítimo en América" de Hermann Buse de la Guerra, página 47, segundo párrafo, de la publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú **El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional**, editado en 1980. "Aqui conviene recordar aquel apotegma que tanta verdad contiene y que con pueril credulidad frecuentemente desatendemos, QUIEN SE DETIENE RETROCEDE. La seguridad de un Estado, cuyo territorio se asoma al mar sobre un alto frente y que por esa amplitud es vulnerable, exige que el régimen talasocrático que haya organizado se proyecte hasta donde la estrategia general lo imponga. La experiencia histórica pone en evidencia que *la mejor defensa y la seguridad del Estado se logran no en el propio litoral, no en las aguas peligrosamente próximas, sino en lo que podríamos llamar frente ultramarino, vale decir -flexibilizando el sentido de las palabras- en la lejana o periférica frontera oceánica".*

Igualmente en el párrafo 3 de la misma página dice: "El Poder Marítimo efectivo -ese que, tras un análisis profundo, ya propugnaba Mahan desde 1890 y cuya organización todas las grandes potencias han respectado- supone un complejo de factores de la más variada naturaleza. Por de pronto, ningún país podrá

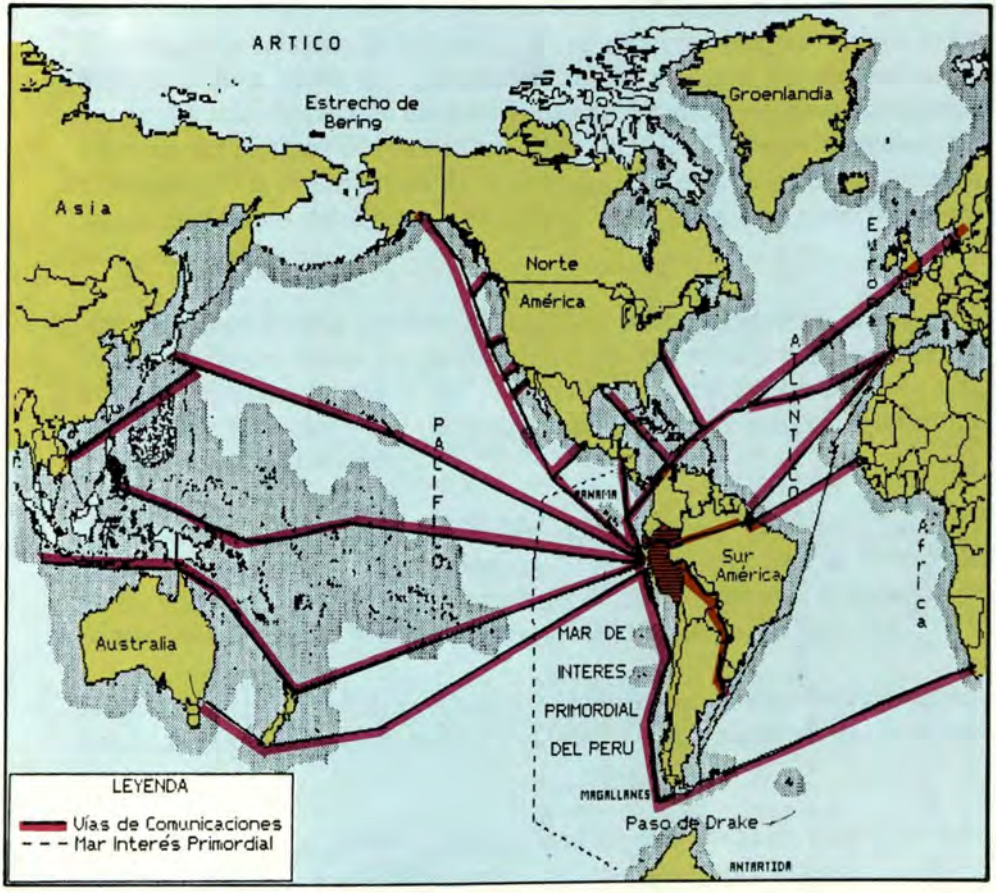
detentarlo si, como advertía el maestro de la Academia de Newport, no se reúne entre otros, los siguientes tres requisitos: el primero, *un contingente humano eficiente en las labores del mar (labores en que en ningún caso cabe la improvisación); el segundo, un frente interno sólido; y el tercero, fronteras terrestres seguras o que no dispersen la atención o no debiliten la fuerza de resistencia o de ataque en la zona de conflicto. El mar* -decía Mahan- *demanda una dedicación muy grande; una dedicación no sólo de años sino de generaciones. Demanda además, sensibilidad, tendencia, gusto. No basta la sola visión del mar o la mera aspiración de tenerlo o usarlo, para que un pueblo -mucho menos un Estado-, se sienta con fibra marítima, con aptitud marítima, con capacidad para hacerlo suyo, usarlo debidamente, defenderlo (llegado el caso de una agresión usurpadora) e imponerse en el sector que le corresponda en el reparto mundial, la ley cuerda, serena pero flexible emanada de su propia voluntad. Evidentemente, si se va a tener mar para darle la espalda, preferible es entregarlo a la lotería del destino. Gran tesoro, hay que saber emplearlo y conocer las posibilidades de desarrollo que ofrece; pero sin empeño derivado de una auténtica vocación, inútil será tenerlo. Nada en él puede esperarse de la noche a la mañana, porque la aptitud que demanda es suma o adición de fervor espontáneo y de experiencia larga acumulada, y la tecnología que exige presenta dificultades que no se vencen solamente con el dinero".*

¡Cuánta sabiduría hay en estos párrafos! Los he escogido y subrayado porque ponen de relieve los vacíos que tenemos en nuestra realidad, por desconocimiento principalmente de la importancia del océano para nuestro desarrollo, desconocimiento de parte de la población, siendo lo más grave este desconocimiento en los colegios, universidades, centros de investigación y en círculos de decisión. La explicación tenemos que encontrarla en los vacíos de la educación nacional. Estos vacíos (que no son los únicos) se deben, a su vez, a la ausencia continuada de estadistas a cargo de la conducción del país (no todos).

Hoy día hay consenso en que la educación debe recibir atención prioritaria en sus diversos aspectos y niveles. Este consenso es básico para corregir metódicamente nuestras deficiencias en la formación de nuestra población.

Para tratar de responder a las interrogantes planteadas en el segundo párrafo de este artículo, creo que previamente debo establecer o expresar algunos criterios fundamentales con relación al océano, a fin de orientar o facilitar el análisis y la determinación de lo que al Perú le interesa en el mar para

EL OCEANO GLOBAL O INTEGRAL



contribuir al desarrollo nacional, cómo debe usarlo, cómo defenderlo y cómo preservarlo:

1. El océano considerado globalmente, o sea el océano integral, abarca todos los mares de la tierra, que están interconectados y son interdependientes, desde el punto de vista de las comunicaciones marítimas, de las corrientes marinas, del régimen de los vientos, de la interrelación entre la atmósfera y el océano, de la preservación de la ecología de los mares y de los recursos naturales, además del efecto y relación del sol y de la luna sobre las masas de agua y sus recursos.

2. Hay que considerar a los ríos navegables, conceptualmente, como parte integrante de los mares y/o prolongación de los mismos para los fines de tráfico y comercio marítimos, del intercambio cultural, de la preservación de los recursos naturales y de la ecología marina, de la investigación científica y de los deportes náuticos.

3. También hay que considerar que hoy día el océano no es más "ancho y ajeno" (parafraseando a Ciro Alegría). El planeta tierra está al alcance de todos, es de todos; los avances tecnológicos lo han achicado, el aumento de población incrementa la contaminación y sobreexplota sus recursos.

4. El Perú es un país marítimo, Andino y Amazónico, de acuerdo a sus características físicas, devenir histórico y cultural y a la variedad de sus recursos naturales.

Establecidos estos criterios y haciendo el examen desde los puntos de vista del desarrollo nacional económico, social, geopolítico y geoestratégico, el Perú tiene múltiples intereses en el océano. Intereses fundamentales, sumamente importantes, por lo general no apreciados adecuadamente, pues los tratamos de manera parcial y descoordinada, siendo indispensable una apreciación y estudio integral de estos intereses.

La apreciación global del océano y de los intereses del Perú en él, constituyen un imperativo nacional; en el que participen las universidades, los centros académicos, las instituciones representativas públicas y privadas, el Congreso de la República, la Cancillería y los Estados Mayores Generales de los Institutos Armados, en particular el de la Marina de Guerra del Perú. Se requiere análisis profundos sobre estos temas con el objeto de estar en mejores condiciones para

la correcta apreciación de la realidad; formar a la opinión pública, para que tenga conciencia de los intereses del Perú en el mar, y que este tema se incluya adecuadamente, en la currícula universitaria y escolar. Que sirva de orientación e ilustración para adecuar la acción del Estado en la concepción de una política marítima peruana, que enriquezca los elementos de juicio para la negociación de tratados y convenciones relacionadas con el mar y para que toda la comunidad nacional coopere a estos fines con cabal conocimiento de los mismos.

Considero personalmente, como consecuencia de los estudios mencionados y de los criterios establecidos, que al Perú le interesa:

1. COMERCIAR Y RELACIONARSE CULTURALMENTE CON TODO EL MUNDO

Para lo cual es necesario el desarrollo de políticas comerciales y culturales, construcción de infraestructura, adecuadas para que el comercio marítimo pueda llegar competitivamente a todos los confines del mundo (puertos, marina mercante, puentes transcontinentales, aeropuertos, zonas francas, etc.). Igualmente desarrollar las actividades culturales y turísticas que convengan, en la forma más fácil y libre posibles.

2. INSERTARSE EN LA CUENCA DEL PACIFICO POLITICA Y COMERCIALMENTE

Este interés viene a ser parte del anterior pero requiere señalarse en forma especial para el desarrollo de políticas específicas, abrir nuevos mercados, acondicionar infraestructura, para adecuarse a la participación en este futuro mercado inmediato, como país individualmente y en coordinación con otros países ribereños del Pacífico suroriental y con los países vecinos, que no tienen litoral en el Pacífico, pero que requieren o desean llegar a él. En este último caso, el uso del territorio peruano para el tránsito comercial debe ser condicionado a proporcionar beneficio directo y proporcional al desarrollo nacional, en especial en las áreas de tránsito y en los puertos peruanos, que deben constituirse en polos de desarrollo importantes.

3. INTEGRAR Y CONSOLIDAR SU CONDICION DE PAIS BIOCEANICO

Interconectando el Pacífico con el Atlántico por medio de vías transversales, estableciendo puentes transcontinentales, uniendo rutas marinas con rutas terrestres y vías fluviales, usando la tecnología multimodal del transporte, es de nuestro interés integrarnos transversalmente al unir dos océanos, incrementar el comercio usando tecnologías más modernas, uniendo rutas, logrando a la vez

objetivos esenciales, como la integración de la costa con la sierra y la amazonía, incrementando el desarrollo de las áreas que atraviesan las rutas, contribuyendo marcadamente a la descentralización del país, al desarrollar importantes áreas de las tres regiones sin pasar por Lima y sin congestionar más el Callao, ya prácticamente saturado.

4. INTERESA AL PERU TENER ACCESO SIN RESTRICCIONES Y A BAJO COSTO, AL CANAL DE PANAMA

El Canal de Panamá es usado por el Perú para realizar el 60% del comercio marítimo exterior, con la Unión Europea, con EE.UU. y el Caribe principalmente. El libre uso y el monto de las tarifas resultan evidentemente muy importantes para la economía y para la política del Perú. Es básico considerar por un lado que el derecho internacional y el derecho consuetudinario norman, entre otras cosas, el uso de los estrechos y canales que garantizan el uso comercial y naval para distintos países, pero no regulan tarifas. El aspecto preocupante para nosotros en el caso del Canal de Panamá es que está regulado por un tratado entre EE.UU. y Panamá. De acuerdo con este tratado el canal quedará bajo la jurisdicción exclusiva de Panamá próximamente. El hecho de que las tarifas fueran elevadas de manera considerable al firmarse el tratado entre las dos partes, incrementando el costo del comercio a través del canal para el Perú y otros países, nos afecta a pesar del apoyo incondicional del Perú para que Panamá lograra la plena soberanía del canal. Además es preocupante el control total sobre el Canal de Panamá, pues las condiciones inestables políticas y económicas comportan un riesgo grande.

Este riesgo preocupante obliga a la orientación firme de nuestra política exterior para las negociaciones de tarifas de tránsito y por otro lado la orientación de la política de transporte nacional, dirigida a propiciar y encontrar otros caminos para que no dependamos tanto del Canal de Panamá en el alto porcentaje actual; como por ejemplo, desarrollar las rutas o puentes transversales terrestres del Perú con sus países limítrofes que dan frente al Atlántico, en especial la vía Paita-Marañón-Iquitos-Manaos-Belén do Pará, a la cual se podrán conectar las áreas selváticas de Venezuela, Colombia y Ecuador a través de los ríos navegables, logrando así su conexión con el Pacífico.

5. ES DE INTERES DEL PERU TENER LIBRE ACCESO Y USO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES PARA EL TRANSITO MARITIMO

Este acceso y uso también están respaldados por el derecho internacional

y el derecho consuetudinario. El Perú ha hecho y hace uso de esta importante vía para sus actividades marítimas, destacando su comercio con Argentina, Uruguay, Brasil y países de Africa. Es necesario tener conciencia de este interés para orientar nuestra política con Chile y los organismos internacionales, a fin de mantener el libre acceso y tránsito por el estrecho en el cual Chile ejerce soberanía y jurisdicción con las limitaciones del derecho internacional.

6. ES DE INTERES DEL PERU QUE EN EL PASO DE DRAKE SEA MANTENIDO EL DERECHO ABSOLUTO DE LIBRE TRANSITO

De acuerdo con el derecho internacional el libre tránsito por el Paso de Drake está claramente establecido y de hecho es usado por naves de todos los países, pero siendo el valor estratégico de este paso muy grande, al constituir la vía natural de unión del Pacífico con el Atlántico, las grandes potencias y los Estados ribereños y próximos tienen puestos los ojos sobre este paso, en especial cuando existen conflictos o amenaza de ellos. Históricamente las grandes potencias han ocupado islas, parte de la Antártida y han hecho arreglos con los países ribereños para dominar o controlar el paso. Recientemente, por declaraciones de personajes influyentes y por acciones de algunos Estados, existe el pensamiento o intención de extender soberanía y jurisdicción en el paso. El interés del Perú está en que el status actual sea mantenido, garantizando el tránsito marítimo, tanto el comercial como el naval y que ningún país pueda someterlo a su soberanía y jurisdicción total o parcial.

Este es un tema que debe estar siempre presente y claramente expresado en la política del Perú.

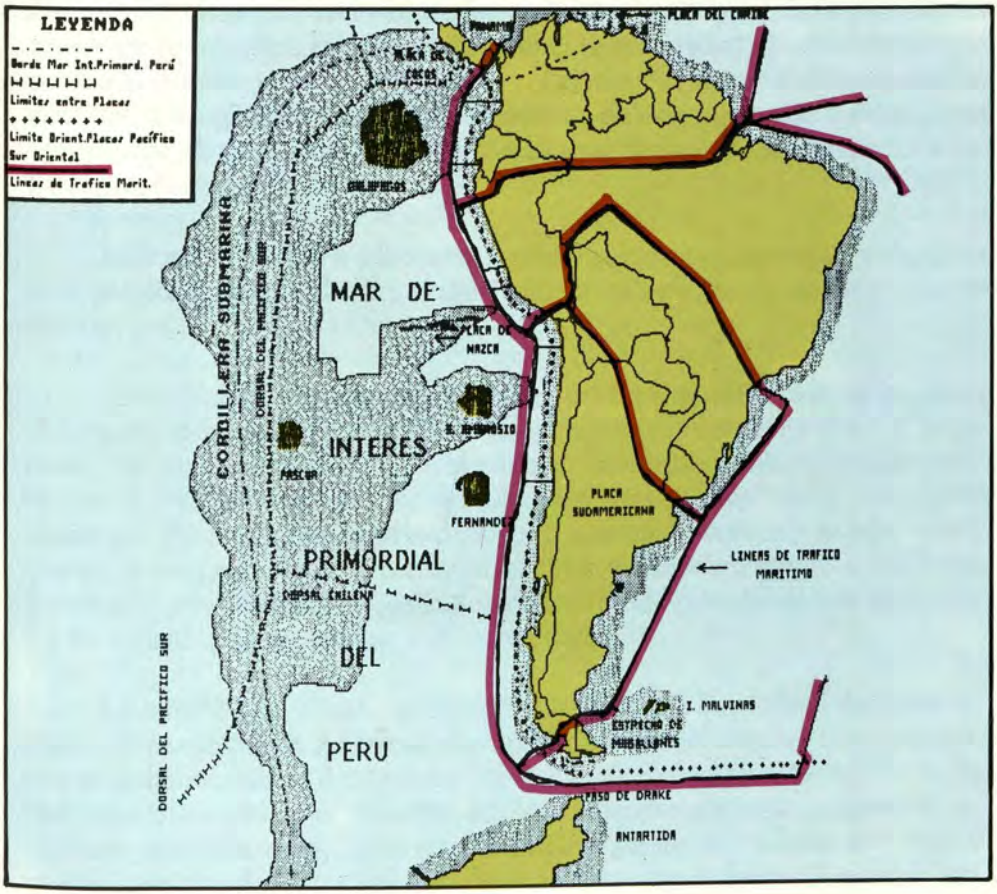
7. ES DE NUESTRO INTERES QUE LA ANTARTIDA SEA MANTENIDA LIBRE DE LA SOBERANIA DE CUALQUIER PAIS

Que sea conservada su ecología y que la explotación de recursos naturales, de llegar a ser posible, no altere el medio ambiente, y que el provecho de esta explotación respete los derechos del Perú. En este caso particular tenemos una política oficial y públicamente expresada. Requerimos del cumplimiento permanente de esta política, así como continuar las labores científicas y tener una actitud siempre vigilante.

8. ES DE INTERES DEL PERU APROVECHAR RACIONALMENTE LOS RECURSOS DEL MAR Y PROTEGERLOS

Este interés vital del Perú no se limita a los recursos naturales dentro del

MAR DE INTERES PRIMORDIAL DEL PERU



dominio marítimo, sino que se extiende a la alta mar y los fondos marinos, en especial a los que se encuentran próximos a nuestro dominio, pero también nos interesa la explotación racional de los recursos y su protección en los demás mares por ser recursos que benefician a toda la humanidad y por los daños que puedan ocurrir en otras áreas y que se reflejan de alguna manera en nuestros intereses. La vigilancia y el aprovechamiento de este interés de nuestra parte será posible en tanto y cuanto el Perú sea capaz de desarrollar suficiente habilidad para hacerlo.

Este interés también debe estar siempre presente y claramente expresado en la política exterior del Perú, al igual que en los estudios de estrategia que se realicen por la Marina de Guerra.

Establecidos estos intereses generales del Perú en el mar que no excluyan otros que puedan identificarse, desde las perspectivas del desarrollo y la seguridad, creo conveniente señalar en el Pacífico inmediato a nuestro dominio marítimo, el área del mar, suelo y subsuelo, accidentes geográficos, etc., como elementos que más influyen en el desarrollo marítimo peruano y su seguridad y que en su conjunto vienen a constituir el "Mar de Interés Primordial del Perú" o cualquier otra designación que indique claramente los intereses más importantes de nuestro país en este espacio geográfico.

La señalización y declaración de "Mar de Interés Primordial del Perú" no implica pretensiones de soberanía y jurisdicción fuera del dominio maritimo propio, ni desconocimiento del derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Comprende áreas, recursos y accidentes geográficos etc., sobre los cuales otros países del Pacífico sur-oriental pueden tener iguales o similares intereses para su propio desarrollo y seguridad. La lógica consecuencia de esta realidad es buscar los convenios o tratados regionales que armonicen y faciliten el mejor uso regional del mar en provecho del desarrollo y seguridad de la región o subregión.

Los principales elementos contenidos en el "Mar de Interés Primordial del Perú" son:

a. El Canal de Panamá, el Estrecho de Magallanes y el Paso de Drake, desde la perspectiva del libre uso para el tránsito marítimo.

b. La Cordillera Submarina "Dorsal del Pacífico Sur" (incluyendo la Placa de Nazca), que viene desde Centroamérica hasta la altura de la Antártida; la

Antártida misma y la costa occidental de Sudamérica, desde la perspectiva de la explotación racional y conservación de los recursos naturales, de la preservación del medio ambiente, de la investigación científica, de la plena libertad de las comunicaciones y la prevención ante los actos ilícitos que nos puedan afectar.

En esta área están comprendidas las zonas de soberanía y jurisdicción de países centroamericanos, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y las correspondientes a las islas que se encuentran en ella.

La realidad del océano y los intereses de los países del Pacífico sudeste, la necesidad de la integración subregional, tan repetidamente señalada por medio de sus empresarios, políticos, académicos, instituciones representativas, etc., encuentran en la práctica dificultades resultantes de problemas artificiales de fronteras ya resueltas jurídicamente pero no cumplidos a cabalidad debido a la formación equivocada de distintas generaciones inducidas por una educación que adolece de deformaciones graves.

Ya es tiempo que se pongan claramente sobre la mesa la verdad, la necesidad real y el propósito de superar estas dificultades removiendo los escollos.

En el caso del Ecuador por ejemplo, hace falta modificar la currícula de los centros de enseñanza, educando con la verdad histórica y geográfica y señalando la importancia de desarrollar su economía en conjunto con la región. Olvidar el grave error de inculcar a los niños el odio al Perú, haciendo muy difícil la convivencia. Al mismo tiempo dejar de lado aspiraciones geopolíticas que no tienen ningún respaldo en la realidad y dar cumplimiento al Protocolo de Río de Janeiro. No debe caber manipulaciones contraproducentes para la armonía y el bienestar de los pueblos.

En el caso de Chile, en cuanto a la educación, es necesario seguir un camino parecido: Las nuevas generaciones deben ser objetivas, conociendo la verdad histórica, la necesidad de dar cumplimiento al tratado de 1929, renunciar a los intentos de predominio y al propósito casi permanente de lograr ventajas y apoyo internacional para restarle derechos al Perú, los que fueron gravemente afectados en el Tratado de Ancón, que no fue cumplido y ahora se pretende desconocer los derechos obtenidos por el Perú como contraparte por la pérdida de Arica.

Chile debe ser claro para lograr la integración económica y de buena vecindad, sin tratar de sacar ventajas nuevamente. Debería comenzar por disculparse ante el Perú por todos los males y ofensas que le ha infligido a través de la historia, como lo han hecho el Japón, Alemanía y otros países ante antiguos enemigos; debe cumplir estrictamente con el Tratado de 1929, dejar de actuar coordinamente con el Ecuador en contra del Perú, abstenerse de intensificar la carrera armamentista, de fabricar armas ofensivas, y de aumentar desproporcionadamente su poderío militar que no tiene relación ni lógica frente a las propuestas de integración y desarrollo regional; y celebrar tratados con los países de la región que faciliten el desarrollo económico y la integración.

De proceder así, Chile haría posible que el resentimiento y el recelo de la comunidad peruana desaparezca ante esa nueva actitud.

En cuanto al Perú, debe difundir mediante la educación la realidad histórica y geográfica lo más objetiva posible, conducir la política externa para lograr el remover los obstáculos del no cumplimiento de los tratados, y crear un clima apropiado para celebrar convenios subregionales que permitan lograr la integración y el desarrollo de la subregión sin sombras de desconfianza. Estos convenios deben celebrarse dentro del espíritu de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convencidos de que "sus disposiciones nos resultan indispensables si queremos asegurar, de una manera integral, el resguardo de nuestros intereses en el conjunto del espacio oceánico" (palabras del Dr. Alfonso Arias Schreiber en su discurso de incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos), planteamiento que comparto plenamente.

Finalmente el objetivo de nuestro país debe ser lograr el mejor uso del océano por el Perú y la sub-región abriendo todas las posibilidades de desarrollo con miras al siglo XXI que está ya a la puerta. Es indispensable adherirse a la Convención como paso previo e inmediato.

*Remembranza de Iquique**

DOCTOR PERCY CAYO CORDOVA

Honroso encargo me corresponde cumplir esta noche. En el calendario de efemérides marinas de la Patria, el combate llevado a cabo hace 113 años, marca, de alguna manera, el inicio de las acciones que, teniendo como azulado escenario las costas marítimas del Pacífico sur, darían a la Marina de Guerra de la Patria, y a quien con el pasar de los meses se constituiría en su epónimo representante: el Jefe de aquella Escuadra don Miguel Grau, ocasión de escribir páginas rutilantes de nuestra Historia.

Sé que, si acudimos a la estricta erudición histórica, la acción que recordamos, Iquique, no es -stricto sensu- el combate inicial de la guerra en el escenario marino. Tal lugar le corresponde a Chipana, el 12 de abril de 1879, con intervención de la "Pilcomayo", nuestro más pequeño buque de guerra, enfrentado a la cañonera chilena "Magallanes".

El 21 de mayo de 1879, Grau, al frente del ya famoso monitor "Huáscar", se enfrentaba en la bahía de Iquique a la corbeta chilena "Esmeralda".

¿Cómo habían llegado a tal enfrentamiento? ¿Qué circunstancias habían puesto en situación de combate, al "Huáscar", blindado con meritorios antecedentes, como el combate de Pacocha, también en un mayo pero de dos años antes, y la "Esmeralda", viejo buque de madera, sin mayores antecedentes dignos de recordar?

* Discurso pronunciado el 21 de mayo de 1992.

Declarada la guerra, y aun un poco antes cuando todas las previsiones se hacían impostergables, ya nuestros marinos hicieron grandes esfuerzos para remontar las graves deficiencias de la Armada en naves y tripulaciones.

Afán laborioso de muchos días, esperanza de adiestrar aceleradamente a bisoños marineros; constatación penosa de que llegábamos a días de un desafío, que pudo ser anticipado, sin los recursos, hombres y naves, de acuerdo a las necesidades.

No es en la brevedad de las palabras de esta noche, que podemos reconstruir los largos años previos a la guerra: no hay efecto sin causa, nos recuerdan pensadores de todos los tiempos. El efecto era ese Perú casi inerme ante un enemigo larga y pacientemente adiestrado para efectivizar viejos designios.

En síntesis, podríamos recordar lo que el maestro Basadre señala con tanto acierto al dar inicio a los trece capítulos que dedica en su magistral **Historia de la República**, a la guerra con Chile. Leemos: "El Perú iba a ser el país atacado e invadido en esta guerra y, por consiguiente, el que más severamente debía afrontar su prueba. Para no poder resistir las tensiones a ella inherentes tenía dos fallas esenciales que, si continúan existiendo, pueden llevarlo a nuevas catástrofes frente a las grandes pruebas del futuro: la existencia del Estado empírico y la del abismo social".

Al conmemorar el 113 Aniversario de la acción de Iquique, en días que la República se ve como escenario de luchas partidarias, en las que a veces no parecen asomar como telón de fondo los insuperables intereses de la Patria, valdría recordar que la desunión y crisis económica, han infestado tantas veces nuestra dolorosa vida republicana.

Tal vez el batallar cotidiano de nuestros políticos de visión menuda, no habían tenido tiempo para reflexionar en torno a las enseñanzas que la Historia nos había deparado: el olvido de las lecciones del ayer, tenía que cobrar su dosis penitencial.

Pensar que en fecha tan remota como 1555, había salido de las prensas de Amberes la **Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú**, obra del contador Agustín de Zárate. Allí leemos, haciendo referencia a Gonzalo Pizarro, que "comprendía muy bien algo cierto e indudable: quien quiera fuera el amo del mar a lo largo de esta costa del Perú, puede decirse que será el amo del país, pudiendo hacer todo el mal que le plazca ...".

Tremenda lección que se había olvidado a lo largo de nuestra Historia.

Años de anarquía e improvisación se conjugaban. ¿Qué hacían nuestras dos naves, el "Huáscar" y la "Independencia", esa mañana del 21 de mayo de 1879, internadas sobre las costas meridionales del Perú? Cinco días antes habían abandonado el Callao, luego del afán acelerado de poner en forma buques y hombres, llevando a bordo de una veloz nave, el "Oroya", al propio Presidente de la República Mariano Ignacio Prado, y en otros transportes, refuerzos al Ejército que ya estaba en Arica, unido allí y en Tacna con las tropas bolivianas que habían bajado de las elevaciones altiplánicas. Avanzadas peruanas habían desembarcado antes de la "Unión" y la "Pilcomayo".

Absolutamente conscientes de la inferioridad de la Escuadra, la consigna de aquellas naves era llevar su derrota lo más cerca de la costa; la razón aparecía de la convicción que de encontrarse con la Escuadra adversaria -circunstancia que no parecía muy distante-, se haría indispensable desembarcar, en lo posible, en la costa más inmediata.

La marcha fue lenta desde la salida del Callao, aunque lo fue menos cuando se decidió el retorno al puerto de salida de los monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac", de lentísimo andar.

Al tocar en Mollendo, pudo enterarse el Presidente Prado -era el 19 de mayo-, que naves chilenas bloqueaban Iquique, el principal puerto salitrero de nuestra litoral provincia de Tarapacá.

¿Y la Escuadra Chilena? Desprovista de plan estratégico definido, se había mantenido muchas semanas en Antofagasta a la espera de un ataque de la Escuadra Peruana. A pesar de su evidente superioridad material, había asumido una clara posición defensiva que el Almirante Juan Williams Rebolledo, al comando de ella, había dispuesto.

La presión del gobierno y los reclamos de la prensa, hicieron que la Escuadra, por fin, saliera rumbo al norte.

Entre el 16 y 17 de mayo -fechas paralelas a la salida de nuestra Escuadra al sur- los poderosos blindados chilenos "Cochrane" y "Blanco Encalada" y buques de guerra más, ponían proa al norte, eventualmente hasta el Callao. Se tomaron las mayores precauciones para que los planes permanecieran ignorados.

La consigna era llegar a nuestro primer puerto, en medio de la mayor sorpresa; para ello era necesario, indispensable, el pasar desapercibidos en el largo recorrido; por eso se cruzaron ambas Escuadras en el camino, ya que los buques chilenos "navegaban lejos de tierra para ocultar sus movimientos, mientras los peruanos viajaban apegados a la costa de tal suerte que se cruzaron en su marcha sin que ni los unos ni los otros tuviesen noticia de la proximidad del enemigo", como dice Barros Arana, quien añade, que de haberse encontrado ambas Escuadras "todas las ventajas habrían estado a favor de los chilenos".

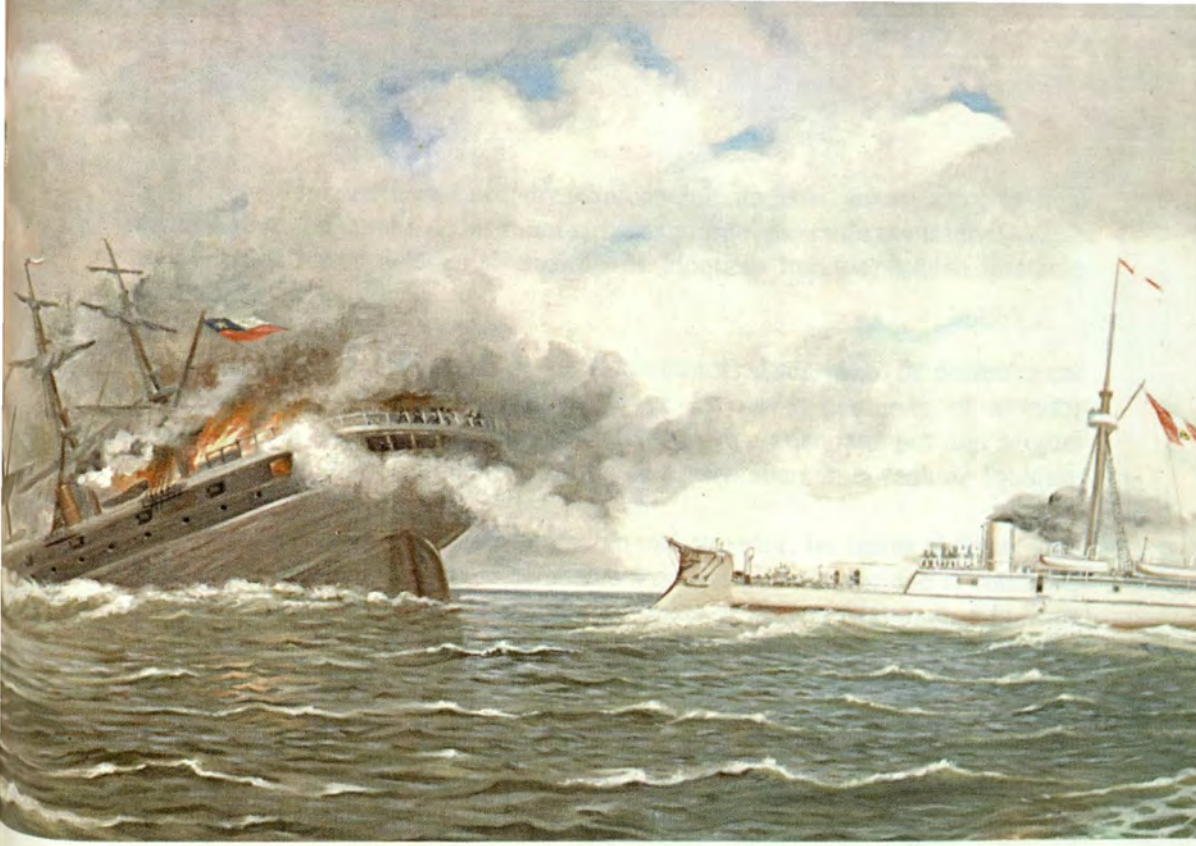
¿Qué plan había concebido Williams Rebolledo? Su idea era convertir a la corbeta "Abtao", en una suerte de brulote con el cual hacer volar el "Huáscar"; simultáneamente, las otras naves chilenas debían dar cuenta de las otras naves peruanas.

La noche del 21 de mayo (como hoy, hace 113 años), la Escuadra Chilena "hizo alto a unas 8 millas del cabezo de San Lorenzo", como nos dice el recordado Comandante Julio J. Elías Murguía. Y añade que Williams Rebolledo "había imaginado un plan fantástico con miras a destruir la Escuadra Peruana, la cual suponía reparándose en el Callao". Grandísima fue su sorpresa cuando por algunos pescadores -italianos según algunas referencias-, se enteró que la Escuadra Peruana estaba ausente de la bahía: había salido con rumbo al Sur.

Conocemos el texto de la proclama que el ensoberbecido marino chileno difundiera entre sus hombres: "Esta noche pienso atacar a la Escuadra enemiga bajo los fuegos de las baterías del Callao. En pocas horas más habrá llegado el momento de la prueba. La patria todo lo espera de vosotros. Un descalabro sería la ruina de la República. Honor al enemigo o sucumbir con gloria es nuestro deber. La audacia de Cochrane nos guía. Seguir su ejemplo es lo que deseo. Confío en vuestro valor jamás desmentido".

Frases rimbombantes; bravata de jefe sin predicamento sobre sus subalternos; esperanza en la enorme ventaja numérica, capacidad de fuego, superior blindaje...

Apelación a Cochrane quien, ciertamente en esas mismas aguas, el 5 de noviembre de 1820 en notable acción heroica, había asaltado la nave española precisamente llamada "Esmeralda". Pero qué inmensa diferencia: ahora todas las ventajas eran para los chilenos, por su marcada superioridad; mas ayer, en la acción de Lord Cochrane y Guillermo Brown, todo se presentaba adverso.



Combate de Iquique.

Pero dejemos a la Escuadra Chilena rumiando su desencanto; la fácil victoria se les esfumaba de las manos, y más pronto que tarde comprendían que aquellas dos naves dejadas al encargo de bloquear Iquique, habían quedado desamparadas.

Ese mismo día, algo más de 1,000 kilómetros al sur, luego de desembarcar la víspera hombres y pertrechos en Arica, las naves peruanas, el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia"; la primera comandada por don Miguel Grau y la segunda por Guillermo More, se presentaban en la rada de Iquique.

Ante naves de un poder marcadamente superior, las naves chilenas asumieron una posición netamente defensiva. Poco después de iniciado el combate, la "Covadonga" emprendía la marcha de huída al Sur, muy pegada a la línea de la costa. Grau ordenaría a More que persiguiera a la goleta, gobernada hábilmente por el inglés Stanley, un práctico gran conocedor de aquella zona marítima.

En marcha al Sur la "Covadonga", Grau se dispuso a dar cuenta de la corbeta "Esmeralda".

El combate era desigual; evidentemente un "Huáscar", blindado, con mejor artillería y mayor andar, debía dar cuenta fácil de la nave adversaria. Daría cuenta, si, la historia ha hecho el registro respectivo, pero ciertamente el combate duró mucho más de lo que cualquier pronóstico hubiera podido vislumbrar.

El primer problema con el que nuestro ínclito marino debió enfrentarse, fue la noticia que le proporcionó el práctico del puerto, Capitán de Corbeta Salomé Porras, en el sentido de que la nave chilena estaba rodeada de torpedos. Esto hizo mucho más lentos los movimientos del "Huáscar" y por cierto mucho más precautorios. Temeroso, además, como lo recoge Grau en el parte respectivo, de "herir a la población con los tiros de mi buque, me decidí a entrar por la parte del Sur, pegándome lo posible a la isla, a fin de atacar con el espolón, pero como la "Esmeralda" salía entonces por la parte del norte, siempre muy próxima a tierra, cambié de propósito y goberné sobre ella directamente".

El parte del combate nos describe cómo el "Huáscar", diestramente gobernado por su comandante, debió embestir por tres veces la nave enemiga, defendida con honor por Arturo Prat y sus hombres, consiguiendo hundirla luego de 3 horas y 50 minutos -casi 4 horas- de combate.

Otro escenario, otras naves, más al sur, la "Independencia" en persecución de la "Covadonga", tendría adverso e inesperado final. More y Condell escribirían página muy distinta a la del encuentro caballeresco y denodado de Iquique; la adversidad fue en Punta Gruesa compañera de More y su desdichada nave.

Nadie ha sido más categórico que Jacinto López, el ilustre venezolano, para señalar las razones que llevaron a estos encuentros singulares, prolongados y de resultados antagónicos: "Iquique y Punta Gruesa -dijo- son en primer término el resultado de la falta de artilleros a bordo de los blindados peruanos; y esta falta es a su vez el resultado de la absoluta impreparación del Perú para la guerra".

Impreparación para la guerra, imprevisión, descuido de la seguridad esencial de la patria, negligencia de la clase dirigente para detectar el innegable afán expansionista del vecino meridional, desidia para priorizar las urgentes necesidades de la Patria, indiferencia ante los retos que el futuro podía depararnos, incuria para atender los requerimientos de nuestra Marina.

Pese a todo ello, el inicio de la acción de Miguel Grau en la guerra que lo encumbró a la gloria del heroísmo más genuino. No, Iquique no es sino un punto de partida, el descubrimiento por parte del notable marino piurano, de todas las limitaciones con las que tendría que convivir de allí en adelante: trabas en el abastecimiento a las naves, reticencia para cubrir las indispensables necesidades de naves y hombres, sacrificio sin comprensión, insensatez de la clase política que no dimensionó el sentido de sus hazañas, creyéndolo ambicioso de la máxima magistratura; desvarío del Congreso de turno, que no satisfizo las indispensables necesidades de la guerra, embrollado en debates bizantinos.

Sí, Iquique es el inicio del largo drama, en el que Miguel Grau puso todo su empeño y sapiencia marinera. Pero eran demasiados los buques enemigos y algún día "tenía que caer", como lo proclamó en la hermosa oda don José Gálvez.

Caería el paradigmático comandante, el mejor marinero que jamás tuvo el mar, como lo cantó el Capitán de Navío Francisco Quirós Tafur, y lo seguimos cantando quienes lo admiramos, y por eso "hay una tumba sin cruces en Punta Angamos", como nos lo recordaba el Almirante Fernando Casaretto.

Cierto. Pero los peruanos de todos los tiempos, y en especial quienes desde Pro-Marina y este Instituto que nos acoge esta noche, practicamos la



Capitán de Navío Guillermo More.

devoción a sus excelsas virtudes, lo preferimos imaginar aún en ese mar azulado, escenario inmenso y milenario de sus hazañas, o en los versos poco conocidos del poeta César Calvo:

Por el mar libre pasa un crucero:
Cruza los tiempos, rojo y guerrero
No es un crucero
Es el sol que arde al amanecer.

Por el mar libre navega el cielo
Y el sol navega como un incendio
No es un incendio
Es don Miguel.

Caballero de los Mares,
Caballero de los Sueños,
Así en la guerra, como en el cielo:
Don Miguel Grau, Gran Caballero.

Por el mar libre va Don Miguel
Y el mar es libre gracias a él.

Mas Iquique también fue el inicio del reconocimiento, por muchos, de las grandes cualidades humanas del marino sin par.

Imposible el paralelo, salvo para magnificar las diferencias, entre el comportamiento, ese mismo día, de Condell, quien comandaba la "Covadonga", y el gran Comandante del "Huáscar": Miguel Grau. La miseria y la generosidad, la mezquindad moral y la grandeza espiritual, distantes tan sólo escasos kilómetros.

La carta a la viuda de Arturo Prat, doña Carmela Carvajal, es modelo de lo que puede ser la congoja que produce, aunque se logre la victoria, la necesaria eliminación del contrincante. Revela las cualidades del jefe derrotado en Iquique. Preciso en el decir, ecuánime en el juicio, caballeroso en el trato, esa carta es reflejo del espíritu noble del gran marino. Si nos faltaran otras múltiples pruebas de su temple humano, de su ánimo caritativo, de la calidad de sus sentimientos, de la sensatez de sus juicios, de su natural sencillo... en suma, de su bondad, por resumir en una palabra que lo retrate, esta sola carta lo redimiría de cualquier impostor agravio a su persona.

En época en que en discrepancias mucho menos nobles; en luchas entre compatriotas; en enfrentamientos motivados por odios o pasiones, vemos el espectáculo lastimoso de que se llegue hasta a proponer la asfixia económica del propio país, Grau es lección limpia de que el hombre no puede, no debe llegar a la irracionalidad en la discrepancia; que disentir no puede ser odiar; que la divergencia de opiniones jamás debe ir más allá del afirmar las propias convicciones.

¡Qué gran señor este guerrero que supo ir a los combates sin odio! ¡Qué lección tremenda a quienes hoy movidos por egoístas pasiones olvidan a la Patria! El no olvidó aun en el fragor de la batalla que hay que respetar al adversario. Qué noble su gesto de disponer todos los esfuerzos para recuperar el mayor número de náufragos de la corbeta hundida en ese Iquique, marco inicial de la rutilante campaña de pocos meses, en el escenario inconmensurable del Pacífico.

Iquique catapulta a Grau.

De allí Antofagasta, Mejillones, Pisagua, Ilo, Huanillos, Mollendo, Cobija, Arica, Iquique otra vez, Caldera, Huasco, Pisagua, Chañaral, Taltal, Coquimbo, Tongoy..., toda la geografía de la guerra naval, supo de su destreza marinera, de su respeto a las poblaciones inermes, de su no causar más allá del daño indispensable, de su don de mando, de la toma de naves, de ataque a plazas artilladas, de su capacidad para liderar un tan heterogéneo grupo humano como era la tripulación de su nave tan querida para él.

Todo lo que se hizo durante el tiempo que la vida lo acompañó durante la campaña naval de la Guerra del 79, se hizo bajo su inspiración y su mandato.

Más allá de Angamos, sin embargo, su presencia siguió alentando el espíritu patriótico de los que lo sobrevivieron. Desde entonces fue ya cierto -enorme anacronismo- lo que el ilustre patricio José Luis Bustamante y Rivero, dijera al inaugurar el monumento que la gratitud nacional le levantara en nuestra capital: "hay un altar para vuestro busto en cada nave de nuestra flota, y un rincón de emoción en cada pecho de nuestros marinos".

¡Quién podría negar que su espíritu acompañara a los arriesgados marinos que romperían dos veces -¡el mismo día!- el bloqueo de Arica en marzo de 1880! Que su presencia alentó a quienes dispusieron lo indispensable para lograr el

hundimiento del "Loa" y la "Covadonga", cuando muchos creían que ya había terminado toda la acción con escenario en el mar en la guerra, acababa la actividad del "Huáscar" en Angamos. Sería su presencia en el ánimo de Germán Astete, la que lo acompañara a decidir el hundimiento de las naves surtas en la rada del Callao, luego de la caída de Lima en enero del 81.

Antes, fue él, no cabe duda, el vencedor en Iquique, quien enfervorizó el ánimo de los marinos que acompañaron -se calcula que fueron 250- a More en Arica, en el cruento sacrificio al lado de Francisco Bolognesi.

¿Quién podría dudar que Carlos Arrieta y Juan Manuel Fanning lo llevaban en lo hondo de su pesar, allí cuando al frente del "Guardia Chalaca" uno, y "Guarnición de Marina" el otro, no quisieron dejar de aportar su cuota de entrega en la defensa de la capital?

¿Y acaso, de nuevo Germán Astete, en su constante trotar por las breñas andinas, al lado de Andrés Avelino Cáceres -el inmortal conductor de la resistencia- no trepidó en dar la vida, pensando en la víctima venerable de Angamos?

No, Iquique no es sólo una acción de armas; Iquique es la apertura de esa gran sinfonía, que es la vida de don Miguel Grau.

Hemos querido recordarlo esta noche, en la esperanza de que los peruanos encontremos en su conducta, en su honestidad, en su permanente entrega a la Patria, en sus maneras sencillas, el ejemplo que siempre en horas aciagas nos acerque al acierto en nuestras acciones.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en el Segundo Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana *

CONTRALMIRANTE
MELITON CARVAJAL PAREJA

En 1873 el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Camilo N. Carrillo de la Armada peruana, al referirse en su Memoria a la enseñanza de la historia, manifestaba "que había sido necesario buscar en nuestros archivos todos los datos posibles sobre la Marina Nacional, cuya historia se hace indispensable enseñar a la juventud, toda vez que no es posible desconocer los importantes servicios que en toda época ha prestado a la independencia e integridad de la Nación". Esa labor la llevó a cabo el Teniente Manzanares, quien alcanzó a redactar un manuscrito, cuya impresión y difusión aunque autorizada, no se llegó a materializar. Lamentablemente, tampoco se ha ubicado el manuscrito.

Esta es la referencia más remota que sobre historia de nuestra Marina hemos podido averiguar hasta hoy. Posteriormente, ya en este siglo, sólo dos autores alcanzaron a escribir la **Historia de la Marina de Guerra del Perú**, que fueron: Rosendo Melo en 1907 y Manuel I. Vegas en 1926.

En el tiempo, hubo otras personas que publicaron artículos sobre temas históricos aislados o específicos. Algunos aspectos de nuestra Marina fueron también incorporados en la gran obra del ilustre Jorge Basadre, **Historia de la República del Perú.**

* Discurso leído en Viña del Mar, Chile, 16-19 de noviembre de 1993.

El acceso a las fuentes históricas navales cuando las obras de Melo y de Vegas, no era simple, pues no estaban a la mano ni disponibles. Gracias a las decisiones adoptadas por los Ministros de la Armada y del Ejército en 1956 y al trabajo tesonero del Capitán de Navío Julio J. Elías, primer Director del recién creado Museo Naval del Callao y que hoy lleva su nombre, se pudo reunir una impresionante cantidad de fondos documentales que, perfectamente clasificados, facilitan su explotación, en particular para el siglo XIX. Los fondos del siglo XX, se han multiplicado significativamente, y están en pleno proceso de catalogación.

En setiembre de 1963, el Comité Directivo del Centro Naval del Perú, bajo la presidencia del Contralmirante Federico Salmón de la Jara, su Comisión de Cultura y el Director del Museo Naval del Callao, toman la iniciativa de emprender una obra monumental sobre historia marítima del Perú, que tratara del medio físico, material y humano, estableciendo sus relaciones mutuas en la vida política, económica, social, cultural y de seguridad. Un plan ambicioso y loable.

La Historia Marítima, entonces, tendría dos puntos medulares: aquel que concierne a todo lo relacionado con lo que se conoce como Poder Naval, esto es, la Marina Militar y su entorno, y otro, los intereses marítimos y su entorno en el uso y explotación del mar como vía de comunicación para el intercambio comercial, con todas las relaciones que ello significa en las actividades comerciales e industriales, y sus relaciones con el Poder Naval, conformando un gran panorama de todo lo concerniente con el bienestar y seguridad. Podrá, entonces, entenderse por qué era una tarea ambiciosa y loable. Se abrió, así, un frente nuevo de investigación organizada de repositorios, para realizar otra vez lo que al principio señalé expresara Carrillo, pero en dimensión mucho más vasta.

Luego de las reuniones iniciales, llegaron a la conclusión de que aquella no se debería limitar al aspecto militar, sino ampliarla a todo el espectro marítimo, que comprendiendo la totalidad de las actividades relacionadas con el mar, tradujera la capacidad integral de la Nación para hacer uso del mar en beneficio de su desarrollo político, económico, industrial, social y naval, incluyendo también los demás medios acuáticos: ríos y lagos navegables.

La tarea era, y sigue siendo, difícil, por lo que decidieron convocar a un selecto grupo de civiles historiadores y científicos especializados, para colaborar en tal empresa. El llamado fue respondido con generosidad por las personalidades que aceptaron primeramente la invitación, y seguidamente por la devoción que le dedicaron, logrando integrarse en un esfuerzo poco común con marinos, conju-

gando así ambas ramas del saber y la experiencia, que lleva 30 años de ininterrumpido trabajo que acabamos de celebrar. Es que el mar tiene ese atractivo especial.

Como resultado del intercambio de ideas de las personas convocadas, se constituye una "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú" que recibió, desde el primer momento y sin interrupciones, el apoyo decidido de los conductores de la institución naval, y de sus integrantes en general. Su objeto: trazar el plan general de la obra.

Publicada, en 1972, la Primera Parte que abarcaba hasta 1850, se consideró conveniente continuar con el objetivo inicial, pero a través de una entidad reconocida por el Gobierno, lo cual se materializó el 17 de octubre de 1973, al promulgarse el decreto de creación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, como persona de derecho privado. Otro decreto de 1972, declaraba a la **Historia Marítima** de interés cultural y científico, dada su trascendencia histórica y los fines científicos que persigue: La "Comisión para Escribir la Historia Marítima", se daba por extinguida, en el papel obviamente, pero no en nuestras mentes ni en la historia.

Entre sus fines y atribuciones estaban y se mantiene en:

- Realizar y fomentar el estudio sobre el mar peruano, la Historia Naval y todos los acontecimientos relacionados con el poder marítimo.
- Salvaguardar el pasado histórico del mar peruano, ríos y lagos
- Motivar e incentivar la conciencia marítima en el país
- Propiciar y contribuir a la formación integral de marinos historiadores
- Organizar conferencias, disertaciones, congresos, seminarios, etc.
- Continuar con la publicación de la **Historia Marítima del Perú**
- Actuar como entidad competente para ocuparse, informar y pronunciarse sobre aquellos asuntos que le sean consultados por el Ministerio de Marina, entidades del Gobierno y otras instituciones, concernientes a su objeto.

Se conformó de inmediato un Comité Ejecutivo con el objeto de preparar el Estatuto que debía regir su funcionamiento, el cual quedó cumplido en mayo de 1974.

De las funciones que acabo de reseñar, que se vienen cumpliendo cada vez con más intensidad, sólo deseo resaltar, en este momento, que sus integrantes, denominados Miembros de Número, serían 20 civiles y 20 marinos, de los cuales inicialmente 10 fueron precisamente aquellos historiadores y científicos

que habían intervenido en la producción de la Primera Parte en su calidad de autores, y otros 10 oficiales de marina en servicio y retiro, que habían contribuido en una y otra forma, a la creación y funcionamiento de la Comisión, y a la coordinación de la edición de la Primera Parte.

El Estatuto, igualmente, incluyó la categoría de Miembros Correspondientes, que son aquellas personas de nacionalidad peruana o extranjera, no residentes en Lima, que por sus méritos son propuestos por el Consejo Directivo a la aprobación de la Asamblea. A la fecha son:

- Doctor en Historia, Robert Lewis Scheina, de Estados Unidos, desde abril de 1974;
- Contralmirante, Doctor en Historia, Laurio H.Destéfani, de Argentina, desde 1982;
- Doctor en Historia, Alejandro Málaga Medina, de Arequipa, desde 1982;
- Doctor en Historia, Eusebio Quiróz Paz Soldán, de la Universidad de San Agustín, Arequipa, desde 1982;
- Doctor en Historia, José Estrada Morales, de Piura, desde 1990;
- Doctor en Historia, Alfredo Moreno Cebrián, de España, desde 1990, y
- Doctor en Historia, Demetrio Ramos Pérez, de España, desde 1990.

Por otro lado, para incrementar sus lazos con la comunidad cultural y científica nacional y extranjera, el instituto ha suscrito convenios como sigue:

- Dentro del ámbito del Convenio Cultural Perú-Argentina de 1959, los Ministros de Relaciones Exteriores suscribieron en 1982, un Acuerdo sobre intercambio de informaciones e investigaciones histórico-marítimas, actividades, recursos y ciencias del mar, cuyo órgano de ejecución en el Perú es nuestro Instituto;
- Desde mayo de 1990, con la Universidad de Lima, para desarrollar proyectos conjuntos de orientación científica, tecnológica y cultural relacionados al ámbito marítimo, fluvial y lacustre;
- Desde setiembre de 1992, con el Centro de Altos Estudios Militares, para el desarrollo de programas de intercambio cultural y de información sobre la realidad nacional, incluyendo orientación científica, tecnológica y cultural, relativas al ámbito marítimo, fluvial y lacustre;
- Desde febrero de 1993, con la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, de asesoría calificada, permanente y duradera para el mejor funcionamiento del Archivo Histórico de Marina, de manera de preservar, incrementar, clasificar y difundir sus fondos documentales en forma técnica y adecuada;



HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Desde febrero de 1993, con esa misma Dirección para proporcionar asesoría calificada, permanente y duradera para el desarrollo de la arqueología submarina en el Perú, de modo de preservar el patrimonio cultural de la Nación que se encuentra sumergido;
- Desde mayo de 1993, con la Universidad de Alabama, Estados Unidos, para cooperación en la identificación y desarrollo de los planes y objetivos referentes a posibles proyectos en el campo de la arqueología submarina.

En el aspecto de formación de historiadores navales, auspició la del Capitán de Fragata Jorge Ortiz Sotelo con estudios en la Universidad Mayor de San Marcos, en Estados Unidos de Norteamérica, Gran Bretaña y España. Actualmente auspicia la del Teniente 2do. John Rodríguez Asti.

Para difundir sus actividades culturales e institucionales el Instituto edita, desde 1978, una Revista, que ha llegado hasta el No.9 publicada en 1990, de libre circulación en el país y en el extranjero.

Además de la obra primaria de la **Historia Marítima**, el Instituto ha editado seis publicaciones de la serie menor, que se pueden adquirir, relativas a diversos temas como son:

- **Los intereses del Perú y la Convención para la Reglamentación de las actividades sobre Recursos Minerales Antárticos; La Bioceanidad del Perú; Hacia una Política Marítima Nacional; Antártida Historia y Futuro; Campaña Naval 1879; Mi Misión en Chile en 1879;** y **Los Peruanos en la Antártida,** entre otros.

Teniendo en cuenta la experiencia obtenida durante los primeros veinte años y el contacto con destacados profesionales, se concibió 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. A tal efecto, en 1983 crea la Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos, que reúne a un competente número de oficiales de marina de diversos grados y profesionales civiles en los campos de la diplomacia, del derecho marítimo, de la industria y actividad naviera, de la ciencia, de la economía, de la biología marina, etc., 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 extenso enumerar las múltiples actividades, estudios y trabajos llevados a cabo por la Comisión, aparte del apoyo curricular a nuestra Escuela Superior de

Guerra Naval, con las más prestigiadas universidades y entidades académicas y culturales y de análisis internacional del país.

El Instituto cuenta, desde 1975, con una Biblioteca especializada de innegable valor, en temas históricos marítimos, navales y estratégicos. La colección bibliográfica es de unos 5,500 títulos; la hemeroteca con unos 322; archivo de documentos originales y particulares; colección de microfilms, que incluye 11 rollos del archivo de Gutiérrez de Quintanilla sobre el esfuerzo peruano para la Emancipación Americana; 36 casetes en el Archivo de la Palabra; de oficiales de marina; archivo fotográfico con unas 8,000 fotos que cubren de 1870 - 1956; mapoteca, que incluye 100 mapas de Raimondi. Todo ello demanda permanente clasificación.

Dentro de la filosofía con la cual se concibió la **Historia Marítima**, se consideró como objetivo animar a otros países pertenecientes a la comunidad americana, a que realizaran esfuerzos de investigación histórica como una forma de llegar a un saludable intercambio de estos acontecimientos que abonaría, sin duda, a favor de las mejores relaciones y desarrollo entre nuestros pueblos. Lamentablemente, ello sólo se ha concretado con la Armada Argentina, como anteriormente señalara. Sin embargo, el Instituto ha recibido visitas de delegados navales extranjeros, interesados en reunir información sobre nuestro plan de Historia Marítima, el mismo que les ha sido expuesto detalladamente. Aprovechamos esta oportunidad para reiterar nuestra intención de concretar esfuerzos conjuntos.

Hasta aquí una historia apretada del Instituto, cuya obra medular es oportuno ahora, reseñar.

OBRA MEDULAR DEL INSTITUTO - PRIMERA PARTE

Para ello debemos regresar a 1963, cuando la "Comisión para Escribir la Historia Marítima", para inducir a la motivación de la difícil tarea que se iniciaba, consideró oportuno realizar, en el Centro Naval del Callao, una primera exposición que mostrara al público lo que había o se tenía sobre la vida marítima del país en sus diferentes etapas históricas y el objetivo que se buscaba con el esquema de la obra que se estaba presentando.

Entre nuestros colaboradores iniciales, en cuanto a su orientación y alcance, tuvimos el privilegio de contar con tres ilustres peruanos: el doctor José Luis Bustamente y Rivero, ex-Presidente del Perú, ex-Presidente de la Corte Inter-

nacional de Justicia de La Haya y autor del decreto sobre las 200 millas en 1947; el doctor Alberto Ulloa Sotomayor, ilustre Maestro Universitario y uno de los más destacados internacionalistas del Perú; y el doctor Jorge Basadre Grohman, primer Historiador de la República.

Para asegurar la seriedad y profundidad del trabajo, se obtuvo el concurso de calificados investigadores, que siguiendo itinerarios definidos por los propios autores, recorrieron durante 1966 y 1967 importantes archivos y repositorios. Así, el doctor Percy Cayo Córdova en el Archivo General de Indias en Sevilla, y en Madrid como sigue: Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Archivo Histórico Naval, Archivo de la Marina, Biblioteca del Museo Naval, y Biblioteca Naval. El señor Carlos Milla Batres en el Archivo del Museo Naval en Madrid y, en París, como sigue: Biblioteca Nacional, Archivo de Relaciones Exteriores de Francia, Archivo Naval, Biblioteca Histórica de la Marina, Biblioteca y Depósito de Cartas y Planos de la Marina; y repositorios de Austria. Tal información, junto con aquella del Archivo Histórico de Marina, Archivo General de la Nación, de Relaciones Exteriores y de particulares, formaron la base de la amplia bibliografía empleada por cada uno de los autores.

Juzgó, también, la "Comisión", que la **Historia Marítima** debía enfrentarse por partes, la primera de las cuales llegaría hasta 1850.

Comenzaría con la descripción del escenario inmemorial, donde había transcurrido el acontecer marítimo, esto es, el mar propiamente dicho y el litoral que lo baña. Así, el 1er. tomo fue encomendado a reconocidos profesionales: doctores Georg Petersen Gaulke, Ramón Mujica, Jorge Sánchez y el Contralmirante Esteban Zímic Vidal. Ellos se han ocupado profundamente de la geología y geografía de nuestra costa, la oceanografía y metereología, y su riqueza biológica que hacen del mar peruano un mar de excepción. Como homenaje a este mar, al primer tomo, se le denominó *El Mar: Gran Personaje*. El famoso y conocido sabio Antonio Raimondi lo llamó hace más de un siglo *"el horizonte del Perú"*. El doctor Aurelio Miró Quesada, distinguido Miembro de Número, lo llamaría después *"personaje peruano"*.

Así como no se puede separar al hombre de su habitat natural, la Tierra, así también nosotros no podíamos separar a los habitantes de esta parte del mundo de ese gran personaje. Por eso fue necesario investigar las diferentes épocas de nuestra historia: la Pre-Histórica, la Conquista, la Colonia, la Emancipación y los primeros años de la República, hasta 1850.

El desarrollo de todas ellas fue realizado por reconocidos especialistas, doctores Hermann Buse, José A. del Busto, Guillermo Lohmann, José Agustín de la Puente, Félix Denegri, Julio J. Elías, Armando Nieto y Alberto Wagner de Reyna, cada uno con su propio estilo y personal discernimiento, en la descripción de nuestra **Historia Marítima**, pero corriendo paralela a la Historia General del Perú.

Nueve años tomó la realización de la Primera Parte, habiéndose publicado el último volumen en el mes de octubre de 1977. Consiste de siete tomos que comprenden 12 volúmenes. De ella se han hecho cuatro ediciones, todas agotadas. La última fue en 1981.

Solicitamos a uno de los más ilustres peruanos de este siglo, el doctor José Luis Bustamante y Rivero, escribiera el Prólogo. Su extraordinario contenido significa en sí, no sólo la mejor presentación de la obra, sino la demostración palmaria de la importancia que el mar ha jugado a través de los siglos de nuestro acontecer histórico.

SEGUNDA PARTE DE LA HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Inmediatamente después de publicada la Primera Parte, se inició la Segunda, de 1850 - 1920, siguiendo los mismos lineamientos. Se encomendó su investi- gación y redacción, a renombrados historiadores y oficiales de marina: Capitán de Fragata (r) doctor en Historia Fernando Romero Pintado; doctores en Historia Percy Cayo Córdova, Héctor López Martínez, Raúl Palacios Rodríguez, R.P. Armando Nieto Vélez, y el Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja. Comprende los tomos VIII al XIII con 12 volúmenes, más una Monografía. **Los Puertos del Perú,** escrita por una indiscutible autoridad internacional en materia de puertos, el Capitán de Fragata (r) Miguel Flórez Nohesell.

De manera similar que para la Primera Parte, se investigó en repositorios extranjeros: la señora Celia Wu de Brading en el Public Record Office de Londres, el doctor Fernando Romero en el National Archives de Estados Unidos y en la Biblioteca del Congreso de ese país.

En esta Parte, se incluyen aquellos aspectos de la **Historia Marítima** que tienen relación con nuestra región fluvial y lacustre. Así, Romero que en 1933 escribiera la **Historia de la Marina Fluvial de Guerra**, vuelca sus conocimientos y los amplía en forma brillante y erudita en el tomo VIII, en la que él

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

NUEVAS PUBLICACIONES











INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

Lugar de ventas: en este Instituto.

Av. Salaverry 2487 - San Isidro

Telf. 422-99-50 - 440-72-73 - 422-18-61 Fax: 422-7838



denomina sugestivamente, la *"Saga Oriental"*, la cuenca del Amazonas, el enorme mundo de la red fluvial más grande y complicada del planeta Tierra, resaltando la presencia y obra admirable de los marinos peruanos que en el sigo XIX, cumplieran históricas misiones para el conocimiento de la selva, su enlace con la costa del Pacífico bloqueado por los imponentes Andes, y el comercio de sus productos hacia el Atlántico.

En esta oportunidad resulta enteramente cierta una frase del Almirante E.J.King en 1942. "Los oficiales de marina prefieren hacer historia antes que escribirla, pues por esa preferencia probablemente hacen un mejor trabajo para lo primero". Vaya si la hicieron en la región amazónica.

Resulta altamente frustrante contrastar el estado natural de esa región casi virgen, con el deterioro bio-ecológico y depredación que hoy palpamos y que ha llevado a la humanidad a declarar en emergencia el pulmón verde de la Tierra. Ojalá el azul del mar y el blanco de la Antártida se conserven.

"La Matriz Andina", llama Romero a la zona del Ande que contiene el lago navegable más alto del mundo (3,815 metros), el Titicaca, en donde los oficiales de marina también estuvieron presentes, ensamblando en Puno los vapores de hierro "Yavarí" y "Yapurá", traídos en secciones desde Inglaterra, e iniciando la navegación a vapor entre Perú y Bolivia para fines comerciales. En los tomos que siguen se continúa con el estudio de estas zonas, tan diferentes en todos los términos de la geografía, con la costa. Un hecho resalta, a la fecha los dos buques que se construyeran para el lago en 1871 y 1873, todavían surcan las aguas en ese matriz andina.

No escapará al entendimiento de tan ilustrado auditorio, que esta Segunda Parte, 1850-1920, abarca la investigación, análisis y redacción de los períodos de la pre-guerra 1850-1879, de la Guerra del Pacífico 1879-1884 y de la post-guerra 1884-1920, todo lo cual ya está publicado en un 62%, confiándose quede terminada para mediados de 1995.

Pero el plan general de la **Historia Marítima del Perú** no termina allí. Ya se ha iniciado el proceso de investigación de la denominada Tercera Parte, que comprende desde 1920 a 1948. El equipo de historiadores está conformado y en pleno trabajo, como se ha dicho, de investigación. Adicionalmente, está en preparación el esquema general de la Cuarta Parte, que abarcará desde 1948 a 1968, faltando la selección de los historiadores correspondientes.

Para orientar el proceso de investigación, redacción y producción de la **Historia Marítima del Perú**, la Comisión y el Instituto después, emitieron los denominados Documentos Básicos como sigue:

1°. *Formulación de propuestas para escribir la* **Historia Marítima**, en febrero 1964;
2°. *Ampliatoria a la formulación de propuestas*, en mayo 1965;
3°. *Metodología para la escritura de la obra*, en 1968;
4°. *Política a seguir en la preparación y redacción de la Segunda Parte de la* **Historia Marítima del Perú**, en abril 1974, y
5°. *Comisión que emite opinión, autores y coordinadores de área*, en agosto 1989.

Está en proceso de investigación y análisis desde hace varios años, el **Diccionario Histórico-Biográfico Marítimo** con los personajes que en una u otra forma tuvieron participación -haciendo historia- en ese gran escenario marítimo y acuático continental.

Desde un comienzo fuimos conscientes de que la **Historia Marítima del Perú**, por su contenido y alcance, es una obra de consulta, de biblioteca, generadora de incentivos para trabajar áreas no exploradas o que no lo han sido integralmente, por diversas razones. No es accesible al grueso del público y, por ello, tenemos en mente hacer una colección compendiada de bajo costo, que esté al alcance de las personas de menores ingresos.

Esto es, en síntesis, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y su obra histórica monumental, de la cual nos permitimos resaltar el párrafo final del Prólogo escrito por el ilustre patricio doctor José Luis Bustamante y Rivero.

"En suma, al dirigir, alentar y coordinar estos diversos trabajos para -finalmente- culminarlos en su presentación impresa, la Marina de Guerra ha cumplido una tarea de promoción afortunada y meritoria. Ha demostrado ante todo, una loable inquietud intelectual que la mueve a eslabonar la especialidad técnico-naval propia de su instituto con otras altas labores del espíritu conexas con el Mar, en el doble terreno de la ciencia y de la historia. Ha probado, asimismo, la amplitud de sus concepciones sociales, al hermanar en una misma mesa de trabajo a colaboradores civiles y navales, confundidos en el común propósito de ofrecer a la Nación un libro donde se investiga las esencias de la peruanidad. Por último ha llenado la Marina un cometido muy propio de su misión, profesional, cual es la de contribuir a la elucidación de hechos y problemas marinos que en el pasado o para el futuro se rozan sustancialmente con la trayectoria o la suerte de la Nación".

Crónica

Actividades del Instituto

ENERO

INVESTIGACIONES EN MARCHA

Se dio inicio a la investigación correspondiente a la Biografía del Almirante Miguel Grau Seminario, bajo la dirección del Dr. José A. de la Puente Candamo, Miembro de Número del Instituto y prestigioso académico.

Asimismo, se ha continuado con las tareas de investigación correspondientes a los futuros volúmenes de la **Historia Marítima**, Segunda Parte, tomos XI (1879 - 1883) y XIII (1906 - 1919), con el propósito de contar con una pronta edición y circulación.

APOYO AL ARCHIVO HISTORICO DE MARINA

Igualmente se continuó con el apoyo y asesoramiento histórico al Archivo Histórico de Marina, como parte de una renovación de convenios con la Marina de Guerra.

EDICION Y CIRCULACION DE LA HISTORIA MARITIMA DEL PERU, TOMO IX, VOLUMEN 1

Este volumen escrito por tres de nuestros historiadores, Miembros de Número, Drs. Raúl Palacios Rodríguez, Héctor López Martínez y Percy Cayo Córdova, aborda el período 1870 - 1876.

FEBRERO

FORMACION HISTORICA DE OFICIALES DE MARINA

Continuando con la actividad institucional de contribuir a la formación histórica de oficiales de marina, se ha continuado el apoyo al Teniente John Rodríguez Asti en sus estudios de Historia en la Facultad de Letras y Ciencias Humanas de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

INDICES HISTORIA MARITIMA, PRIMERA PARTE

Se inició la elaboración de los índices correspondientes a los doce volúmenes de la Primera Parte de la **Historia Marítima del Perú**, a fin de editarlos y ponerlos en circulación al más breve plazo; la Sra. Alicia Castañeda es la encargada de esta labor.

MARZO

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y NUEVO CONSEJO DIRECTIVO

El 28 del citado mes se efectuó la Asamblea General Ordinaria con el doble objetivo de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Memoria, Balance y Cuenta General correspondientes al año 1994, así como elegir al nuevo Consejo Directivo, el mismo que quedó constituido por:

V. Alm. Alberto Indacochea Queirolo	Presidente
C. Alm. Ramón Arróspide Mejía	Vice-Presidente
C. de Fragata Luis Felipe Villena G.	Secretario Ejecutivo
C. Alm. Héctor Absi Concha (Adm.)	Tesorero
V. Alm. Rafael Durán Rey	Vocal de Edición
C. Alm. Jorge Villalobos Urquiaga	Vocal Científico
Dr. Raúl Palacios Rodríguez	Vocal de Historia
V. Alm. José Carcelén Basurto	Vocal de Intereses Marítimos
Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez S.J.	Vocal de Biblioteca y Publicaciones
C. Alm. Melitón Carvajal Pareja	Vocal de Monumentos, Archivos y Museos
V. Alm. Luis Ernesto Vargas Caballero	Presidente de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos

ABRIL

NUEVO SECRETARIO ACADEMICO

El lunes 25 de este mes asumió el cargo de Secretario Académico del Instituto el Dr. Humberto Leceta Gálvez, luego de haber sido aprobada su designación por el Consejo Directivo.

MAYO

HOMENAJE AL DR. JOSE LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO

El día 10 del mencionado mes, el Instituto rindió homenaje al Dr. José Luis Bustamante y Rivero por el centenario de su nacimiento. Correspondió al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, el discurso de orden a nombre de la Institución, recordando a quien fuera Miembro de Número fundador y Prologuista de nuestra **Historia Marítima**. El elocuente discurso de testimonio del Contralmirante Federico Salmón ha sido publicado por el Instituto bajo el título de **Homenaje y Presencia de José Luis Bustamante y Rivero**.

INCORPORACION DEL VICEALMIRANTE JOSE CARVAJAL PAREJA

El viernes 20 de dicho mes fue incorporado como Miembro de Número del Instituto el Vicealmirante José Carvajal Pareja. El discurso de recepción correspondió al Dr. Héctor López Martínez. El Almirante Carvajal desarrolló el tema "Capitán de Navío don Aurelio García y García, marino ilustre, científico, Ministro Plenipotenciario, Embajador Extraordinario y político sagaz".

JUNIO

INCORPORACION DEL DOCTOR MANUEL FLORES PALOMINO

En ceremonia efectuada el 30 de junio, fue incorporado el Dr. Manuel Flores Palomino como Miembro de Número de nuestro Instituto. El discurso de recepción fue encomendado al Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga. El tema que expuso el Dr. Flores fue "La pesquería marina peruana: Del crecimiento al desarrollo".

Este número de la Revista se terminó de
imprimir el 29 de Agosto de 1995,
EDIGRAPA S.R.Ltda.
Telefax: 460-3829


MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA