

**REVISTA DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTORICO – MARITIMOS
DEL PERU**



El Puerto del Callao

**17
1998**

**INSTITUTO *DE ESTUDIOS*
*HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU***



1998

INSTITUTO DE HISTORIA MARITIMA DEL PERU

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez

COORDINADOR DE EDICION: Julio Alva Flores

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima 27
Telfs. 4229950 - 4407273 - 4221861 - Fax: 4227838

Email: iehmp. @servinet.com.pe

Web: http://www.servinet.com.pe/historia_maritima/index.html

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

IMPRENTA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

*Con los atentos saludos
del
Contralmirante (r)
Ramón Arróspide Mejía
Presidente*

Nº 17	LIMA	1998
INCORPORACION DE MIEMBROS DE NUMERO		
Doctora Hilda Elías de Zevallos, La Conciencia Marítima: Líneas de acción y reflexión	9	
Discurso de recepción del Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde.....	56	
ARTICULOS		
Contralmirante Federico Salmón de la Jara, Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano	67	
Contralmirante Melitón Carvajal Pareja, La Océano Política	85	
Contralmirante Jorge Parra del Riego Endara, La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920-1930	99	
Alejandro Perea Málaga, La Reconstrucción del Poder Naval del Perú 1919-1930	119	
Martín Mac Kay Fulle y Patricia Arana, Información Etnohistórica y evidencias arqueológicas en las Islas del Litoral Peruano	135	
CRONICA		
Actividades del Instituto.....	151	
NECROLOGIA		
Doctora Ella Dunbar Temple Aguilar.....	157	
Doctor Aurelio Miró Quesada Sosa.....	159	
Doctor Félix Denegri Luna.....	161	

*Incorporación de Miembros
de Número*

*La Conciencia Marítima: Líneas de acción y reflexión**

HILDA ELIAS DE ZEVALLOS

INTRODUCCION

Nos hallamos acogidos en un foro de permanente fomento marítimo. No sólo por tradición, por objetivos institucionales, sino porque cada uno de quienes estamos hoy presentes, nos hemos congregado voluntariamente para oír hablar del tema del mar. Nos es tan común y tan apreciado cualquier asunto que involucre alguna actividad relacionada con nuestro mar.

Este sentimiento ha resurgido fuertemente desde hace algún tiempo. Hemos atravesado etapas en que hemos dado espaldas al mar. No sólo no lo hemos tenido en la dieta alimenticia, sino que no hemos fomentado las actividades pesqueras ni se ha favorecido a la gente de mar. Aún más, no se respaldó eficientemente el desarrollo de la Marina de Guerra y se está descuidando a la Marina Mercante Nacional.

La relación del hombre peruano con el mar está presente; se da en muchos aspectos de la vida, pero no le otorgamos la importancia debida; aún vivimos, en gran parte, de espaldas al mar.

Si bien la conexión del hombre con el mar peruano es milenaria, presente ya sea en la alimentación, en las comunicaciones, en el comercio y en sus expresiones artístico-culturales, esta relación está limitada al litoral más cercano al mar.

*Discurso leído en el acto académico celebrado el 27 de agosto de 1998.

Los pobladores andinos que antaño bajaban a la costa, a realizar intercambios, retornaban a sus tierras agrícolas, apenas se reiniciaba las tareas de campo. Más de uno de estos recios hombres andinos, han conformado las tripulaciones pesqueras cuando el boom de la pesca o, el día de hoy, con las permanentes migraciones, forman parte importante de nuestras dotaciones navales. Su adaptación ha sido exigente, pero han comprobado que pueden comportarse en el mar con suficiencia y arrojo. Nuestra diversidad cultural se ve así sintetizada, integrada, cuando las labores del mar demandan mano de obra.

A todos ellos va dirigida la necesidad que tomen conciencia del mar, que no adopten la posición de simples usuarios, que toman lo necesario para sus fines y egoístamente se alejan. El mar merece el reconocimiento y respeto del hombre peruano. El océano mundial merece el mismo trato. Las aguas oceánicas conforman un sistema de vasos comunicantes que integra a todas, y aquello que se altera en un lugar, repercute en otro tarde o temprano.

El espacio costero peruano está estrechamente unido al mar y esta dualidad debe ser comprendida y aceptada como una visión geopolítica, que, con la presencia del hombre, conforma un ecosistema. Ese hombre costero debe ser el más interesado en sostener racionalmente la explotación de los recursos que se le brindan. Debe saber extraerlos, utilizarlos, darles un valor agregado y comercializar esos productos. Para ello es necesario aplicar ciencia, capital y tecnología.

A lo largo de mi tema, he hecho uso de diversas líneas de acción, cuya reflexión servirá para apuntalar la conciencia marítima. Algunas pueden parecer irrelevantes, pero nunca desdeñables. Sé que no las he agotado, pero he tratado de reunirlas y manejarlas teniendo en cuenta sus posibilidades en relación al tema central que hoy nos congrega.

La última Exposición Universal del siglo fue dedicada a los mares y se inauguró el 22 de mayo de este año, en Lisboa, junto al estuario del río Tajo.

Se trata de “un homenaje a los mares y sus ilustres navegantes”. Se le da al mar la importancia que se merece. Se ha sumado la ONU, la que ha declarado el año 1998 como “Año Internacional de los Océanos”.

Cuánto interés reviste el tema, y cuánta mayor necesidad de consolidar la conciencia marítima; de considerar los peligros que se ciernen sobre una humanidad que descuida el medio ambiente, que lo degrada, atentando contra su propia permanencia en este planeta.

El Perú es un país marítimo por tradición. Desde las culturas pre-incaicas, a falta de escritura formal, sus manifestaciones culturales-artísticas, demuestran el interés por el mar. Los textiles y ceramios son testimonios de una vocación marina en culturas como Paracas, Nasca, Mochica, Chimú. Las balsas costeñas que recorrían el litoral, para realizar un comercio regional e inter-regional, son prueba de que no les fue ajena la navegación.

La conciencia marítima debe ser considerada como capacidad de aprehender el medio marítimo, como posibilidad y deber de apreciar sus características y beneficios y de servirse de manera sustentable de ellos. Conciencia marítima para admirar y respetar el bien que la naturaleza, esa eterna benefactora, ofrece a la humanidad en general y a los pueblos costeros en particular.

Desde el sencillo pescador hasta el oficial de marina, pasando por bañistas, deportistas, etc., todos ellos tienen en común, su contacto directo con el mar. Son ellos los llamados a ser los primeros abanderados en mantener las actitudes más adecuadas para no afectar sus aguas. Pero ¿ocurre esto así? No, cuando el pescador usa dinamita; no, cuando los barcos derraman petróleo; no, cuando los bañistas ensucian las playas; no, cuando los deportistas con veloces máquinas contaminan el mar; no, cuando los relaves mineros inutilizan las playas.

La conciencia marítima involucra una conciencia moral, que esté lanzada hacia la acción. Debe ser un exhorto hacia lo imperativo, hacia lo que hay que hacer. Pero también hacia lo que se debe evitar hacer. Ruego al distinguido auditorio otorgarme su tolerancia ante el error; paciencia ante mi impetuosidad y benevolencia ante el planteamiento.

1. CONSIDERACIONES SOBRE CONCIENCIA MARITIMA

La conciencia marítima es un consentimiento racional que impulsa al hombre a reconocer su relación con el mar. Este sentimiento es tan antiguo como lo ha sido el establecimiento de los primeros habitantes en las costas del mundo.

Cuando aún no existían marinas comerciales, ni de guerra, las poblaciones costeras fueron cultivando su acendrado amor al mar. Estas poblaciones se desarrollaban en forma independiente, sin una organización mayor que las asumiera. Su actividad, dedicada a la pesca y a la explotación de la sal los convirtió en gente pacífica, trabajadora y temerosa del mar. Pero su temor era de respeto, no de miedo.

Cuando estas sociedades marineras se vuelven viajeras, las ansias de conquista nacen en ellos. Se organizan en entidades políticas más desarrolladas. Así tenemos a los fenicios, etruscos, venecianos, genoveses, bálticos, frisones (holandeses), vikingos, normandos, etc.

El ansia de poder llevó a los tranquilos y felices marineros a convertirse en soldados del mar, avasallando territorios. Y el dominio del mar creó imperios. A partir del siglo XVI el trajín por los mares del mundo se convierte en la necesidad de supervivencia económica. Supervivencia que otorga poder y que implica esfuerzos colaterales para mantener la supremacía marítima.

Este manejo del mar es sin duda producto de la necesidad de preservar territorios y mercados. Si lo que se tenía que atravesar hubieran sido desiertos o selvas, se habría puesto igual empeño en atravesarlos. No es a esta conciencia imperial respecto al mar, a la que nos vamos a referir, sino a aquella que tiene que ver con el océano nacional, con la porción de agua que es parte del territorio; con el Mar de Grau, en nuestro caso.

Una conciencia marítima que puede tomarse también, como lo indicara el Almirante José Carcelén Basurto en 1978: en “Un factor impulsor del poder marítimo del país. La conciencia marítima y el poder marítimo (en referencia al hombre y al mar) establecen entre sí una dialéctica cuyo resultado permite el conocimiento de uno y el desarrollo del otro... a mayor conciencia marítima, mayor será el poder marítimo del país”.

El Almirante Carcelén en su discurso de incorporación como Miembro de Número de este Instituto (1978), dejó sentada la tesis de que la conciencia marítima es “fruto de una evolución que está en constante proceso”. Por ello, porque la conciencia marítima es un proceso dinámico de permanentes líneas de acción, sostenidas por una consciente reflexión, es que nos reunimos en este Instituto, a dialogar sobre ella. Siempre es tema de argumentación y tesis. Y siempre será tema de conclusiones y acciones.

Para el Almirante Fernando Casaretto (1980) la conciencia marítima es conciencia colectiva, referida a lo que es propio del mar. Se trata del conocimiento reflexivo del mar en su conjunto de representaciones, ideas, creencias e ideales, tendientes al desarrollo y prosperidad de los pueblos. Por tanto, la idea de conciencia marítima está ligada a la acción de desarrollo.

EL MAR ES AMIGO DE LARGA DATA DEL HOMBRE PERUANO

El cronista Cieza de León afirmaba “que los naturales de Tumbes eran dueños de grandes pesquerías, de lo que les viene harto provecho, porque con ello y con lo que contratan con los de la sierra, han sido siempre ricos” (Jorge Fernández Stoll, 1968:14). De modo que el comercio inter-regional ha favorecido a ambos, con el producto de cada zona y ha permitido la inter-relación cultural.

Es a lo que se refiere el Almirante Carlos Ramos Montoya (1993) cuando consideraba que buen porcentaje de la integración del Perú, se concretaba en las labores marineras, donde hombres de todo el Perú seguían realizando un mestizaje permanente; un reciclaje cultural continuo.

Ya María Rostworowski (1989:16) afirmaba que “en el litoral hay que tener presente esa dualidad de procedencia de las rutas naturales. Por un lado, la navegación bordeando las playas; y, por otro la bajada desde la cordillera siguiendo el curso de un río”.

Este mar que baña el litoral permitió al poblador costeño, yunga, autoabastecerse, no precisar de la agricultura para alimentarse, como sí era imprescindible en la sierra. El poblador de la costa vivía en ella en forma permanente, dedicado a labores de pesca, terminadas las cuales podía empeñarse en intercambios a lo largo del litoral o locales. Pero, también es necesario recordar, que practicaron una rica habilidad artesanal, reflejada en ceramios, textiles, orfebrería, etc.

El mar es amigo nuestro porque además “sus playas, amplias o pequeñas, nunca son hostiles al hombre”. El Dr. Aurelio Miró Quesada con la fina percepción que le caracteriza, pone de relieve además que nos olvidamos del diálogo profundo y perdurable que debe haber entre la tierra y el mar (1958). Un diálogo, una relación amical, que debe sustentarse en la confianza de no atentar contra el amigo.

Señores: esta cruzada nos compromete a todos, y la familia naval debe tomarla como un deber cívico y patriota.

En el siglo XVII, en Inglaterra, vivió “posiblemente el filósofo más influyente en el pensamiento político mundial”; me estoy refiriendo a John Locke. Entre sus obras, la más importante es el *Ensayo sobre el entendimiento humano*, publicado en 1690; allí introduce por primera vez la palabra conciencia como

término abstracto y se refiere a ella como: "la percepción de lo que sucede en la propia mente de un hombre". Y la mente es el resultado de la influencia conjunta de la sensación y la reflexión. Para Locke, la palabra percepción (no percibir) es la conciencia.

El filósofo David Ballin (1989) considera que: estar consciente es conocer y conocer es estar informado.

El gran psicólogo Jean Piaget (1985), cuando se refiere a la toma de conciencia, afirma que no consiste sólo en un esclarecimiento que permite observar lo que ya existe, sino que "al tomar conciencia de un esquema de acción, transformo éste en un concepto que me lleva a cuestionarme frente a aquel" (:254).

De tal manera que puedo yo adaptar mi conducta o readaptarla para actuar en función de la razón que pueda yo tener del concepto que ha tomado conciencia en mí.

Me permito dar un concepto de lo que podría considerarse conciencia marítima: como una percepción objetiva y concreta del mar, que permite llevar a cabo un esquema de acción, frente a las posibilidades que me ofrece.

2. SINOPSIS ECOLOGICA DEL MAR PERUANO

La palabra "ecología" fue propuesta hace unos cien años por el científico alemán Haeckel, (del griego oikos, casa) para denominar una nueva rama de las ciencias biológicas que debería estudiar los problemas del ambiente, donde viven los diferentes animales y vegetales, y las relaciones que puede haber entre dicho ambiente o hábitat y el ser vivo que allí se desarrolla.

Si hablamos de la ecología marítima, nos estamos refiriendo a la envoltura acuática de la tierra que ocupa el 71% de su superficie, lo que permite al océano ser protagonista importante de la vida en nuestro planeta.

Y es una tendencia general, en el mundo de hoy, tomar muy en serio esta importancia, más aún cuando hay indicadores de agotamiento de los recursos existentes en tierra firme y a sus dificultades en la extracción y transporte, lo que ha hecho imprescindible la incorporación de las riquezas del mar a la economía.

La división político-administrativa del Perú tiene 10 departamentos, de un total de 25, ubicados en la costa, concentrando casi 10'000,000 de habitantes.



Huaco Mochica que representa un demonio marino, sobre cuyo lomo se aprecia a un importante personaje que conduce a un prisionero.

Período Intermedio temprano, siglo IV, D.C.

Historia Marítima del Perú, tomo II, vol. 1, p. 748-749.

"En la costa desarrollan sus actividades diversos sectores de producción y servicios, siendo los más determinantes la agricultura, acuacultura, minería, petróleo, vivienda, transporte y turismo y destacando en su dominio marítimo, la pesquería, petróleo, cabotaje, carga internacional y la defensa nacional. En conjunto juega un rol importante en la articulación territorial y económica del país". (Flores Palomino 1989:2). De allí deviene la necesidad de manejar sus recursos con cautela e inteligencia.

La ilusión de una resistencia ilimitada por parte de la naturaleza se ha visto reflejada en la idea, según la cual el océano mundial es inagotable y tan enorme que ni la magnitud de los desechos ni las proporciones de explotación de sus recursos podrían causarle daño. Sin embargo las potencialidades del océano no son ilimitadas.

Debido al desplazamiento del agua, los procesos nocivos que se producen en un lugar se manifiestan perniciosamente en muchos otros. La contaminación causada por el petróleo es tan nociva como la emanada de las refinerías y de los relaves mineros. Una tonelada de petróleo puede cubrir 1,200 hectáreas de superficie marina. Este producto, al igual que los plagicidas, el mercurio, el flúor, el arsénico y el antimonio, forma parte de las sustancias que representan un gran peligro para la salud del hombre y el ambiente marino.

El petróleo perjudica al plancton, su muerte influye en el volumen del eslabón alimenticio inicial y en la intensidad de afluencia del oxígeno en la atmósfera. La contaminación del mar con petróleo produce la muerte de muchas aves.

Las regiones más contaminadas con petróleo son las costeras, denominadas "zonas de contacto". Allí es donde se efectúan trabajos de perforación; se obtienen crudos; atracan o están fondeados los buques; se concentran los desagües de las empresas y los desechos domésticos. El mar se contamina por las averías de los buques-cisterna; por el derrame del agua del lavado de las paredes y de lastre, de las roturas en oleoducto, etc.; durante los trabajos de carga y descarga y de aprovisionamiento; como consecuencia de las fugas en los sistemas de las bodegas. De modo tal que la contaminación es compleja, permanente y sumamente difícil de controlar.

El hombre se adaptó lentamente a su medio y para conseguir la más alta acomodación, fue necesario que transformase el océano enemigo, de barrera, en lazo y en vía para los progresos de la navegación, ésto es, en anchurosos caminos.

Con solo sus manos desnudas y sus ojos escudriñando el mar, dio el gran salto del río al mar. Utilizó las primeras balsas, pasó a los pequeños esquifes, a los grandes navíos de muchos remos. Perfeccionó el velamen; luego aplicó la máquina de Watt a los barcos y los llamó vapores... Y a partir de entonces la aplicación de la técnica fue imparable para la navegación oceánica.

La costa y el mar del Perú conforman “una variedad de violentas fracturas y suaves pendientes” que le dan su característica constante. Las corrientes que se hallan en el mar, frente a nuestras costas, “forman una característica más de la singularidad inclasificable de nuestro mar” (Fernández Stoll, 1968). Recordemos que tenemos en él: la corriente peruana; la corriente oceánica; la contracorriente ecuatorial sur; la corriente intermedia entre la costera y las oceánicas; la corriente débil que recorre bajo la contracorriente ecuatorial y sale a la superficie frente a Talara.

Nuestra costa marítima es de 2,330 Km. de longitud. “Poseemos una plataforma continental de 87,200 km² con una zona jurisdiccional nacional de 200 millas, que representa 863,032 Km², y que se caracteriza por ser uno de los más ricos mares del mundo, con una gran productividad natural que sustenta variados y abundantes recursos pesqueros, predominando los recursos pelágicos” (IMARPE Informe 1996).

Cabe recordar que la comunidad de seres vivos más desconocida y compleja de la tierra se encuentra a centenares de metros de profundidad en todos los océanos del mundo, la que aún no ha sido calificada ni cuantificada totalmente.

Pero un mar con todas estas posibilidades, está siendo contaminado de manera sistemática en nuestras costas. Veamos: “La polución por relaves mineros y por sustancias orgánicas provenientes de las industrias y ciudades (especialmente en el Callao, Chimbote, Ilo, Pisco, Paita); prevención de los peligros en el manejo y transporte de hidrocarburos (especialmente en la plataforma continental norteña, entre Talara y Máncora); construcción de muelles sin estudios previos del fondo y movimiento del mar y posterior inhabilitación de los mismos; construcción de balnearios sin facilidades para la eliminación de desechos y sin tener en cuenta el tipo de suelo sobre el cual se hace; construcción de pistas a la orilla del mar sin tener en cuenta la labor de erosión de éste y su posible inutilización; pesca costera con dinamita u otras sustancias prohibidas; remoción de arena y rocas con fines de construcción y, por lo tanto, cambios en el ambiente costero que perjudican a las especies marinas” (Vegas Vélez, 1996:36).

Pero el problema más serio se da en el puerto del Callao que sufre los mayores estragos de contaminación marítima. Los desagües de la zona industrial del Callao, cuya área concentra, entre el Rímac y el Chillón, 105 fábricas y las aguas de esos ríos funcionan como “dantescos emisores de desagües de todo tipo; el Rímac cuenta con 175 puntos de contaminación directa y a él va a parar parte de la red de desagües industriales de la capital, desagües que finalmente van a parar al mar”, según informe de Ecoriesgo. (Una evaluación comparativa de riesgos para la salud ambiental de Lima Metropolitana publicada en 1996).

La Dirección General de Investigaciones Oceanográficas de IMARPE, efectuó las primeras evaluaciones en 1994, y a esa fecha “el mar de la zona industrial del Callao ya se encontraba seriamente deteriorado, evidenciando alteraciones en la calidad del agua y la vida acuática”.

La descontaminación del mar es una tarea que requiere de acción inmediata. No sólo limpiando los relaves mineros, sino de la contaminación de las aguas servidas.

Siendo Lima la ciudad capital con la mayor concentración urbana, la descarga de sus aguas servidas va a parar al colector de La Chira, en Chorrillos, ocasionando serios e irreparables daños a la vida del mar y de las playas. “Aquí se descarga 7 mts.³ de aguas servidas por segundo” (PRONAP, febrero 1998). Por ello, el PRONAP -Programa Nacional de Agua Potable y Alcantarillado- ha elaborado un proyecto que tratará las aguas de La Chira y luego las canalizará para llevarlas a irrigar las pampas de San Bartolo, las que se convertirían en unas 8,000 hectáreas de áreas agrícolas y forestales.

El 16 de junio de este año, 1998, el Centro Ruso de Control de Vuelos Espaciales (TSOUP) anunció que la estación orbital “MIR” será hundida en el Pacífico el mes de diciembre de 1999, después de haber funcionado durante 14 años. Sus restos caerán en el Pacífico, no lejos de Nueva Zelanda, adonde se envían a morir todos los satélites internacionales, según una convención generalmente aceptada. El subdirector de este Centro ruso, Viktor Blagov, afirmó que esta operación no presenta riesgos particulares y que todas las naves que se dan de baja terminan en esta parte del océano a 3,000 metros de profundidad. (**El Comercio**, 16 de junio 1998).

¿Podemos creer que nuestros mares no se verán afectados con un cementerio de esta naturaleza? El Pacífico es un océano con muchas corrientes que tarde o

temprano movilizarán estos desechos cuyos contaminantes podrán acercarse a nuestras costas.

Para proteger y preservar el medio marino, contamos con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, "hito importante en el desarrollo del derecho del mar de nuestro siglo" (ob. cit. 45), aun cuando el Perú no ha decidido todavía ratificarla. Han transcurrido dieciséis años, tiempo más que suficiente para apreciar lo que conviene a los intereses del Perú. Si la firma de la Convención respalda nuestros derechos y reafirma nuestro dominio marítimo ¿por qué demorar nuestra adhesión a la misma?

EXPLOTACION DEL MAR PERUANO

Jacques-Ives Cousteau, a su regreso de uno de sus viajes alrededor del mundo a bordo del navío oceanográfico "Calypso", dijo enfáticamente que "la muerte del océano es también la muerte de la humanidad".

El director del Departamento de Recursos Pesqueros de la FAO, Serge García, consideró en junio de 1998 que "pese a que los problemas relativos a la administración racional de productos pesqueros están ampliamente reconocidos y de que en 1995, se adoptaron nuevos reglamentos internacionales, con el acuerdo de la ONU, las administraciones pesqueras generalmente han fracasado a la hora de proteger tales recursos frente a una explotación excesiva. Agregó que entre los motivos de este fracaso, están: la ausencia de voluntad política para afrontar reajustes difíciles en el acceso a los recursos pesqueros y a los derechos de pesca. Como también la ausencia de control de las flotas por los Estados de bandera; resistencia de los grupos industriales a los cambios y la falta de participación sobre todo la de las comunidades pesqueras tradicionales (junio 1998).

Deducimos de lo dicho que la ecología marina está siendo afectada constante e impunemente. Y el mar peruano sufre similares problemas.

3. EL TRANSPORTE MARITIMO

Los países que poseen litoral marítimo pueden comunicarse con otras sociedades, relacionarse comercial y culturalmente con ellas, lo que se ha realizado desde hace siglos en nuestro planeta.

Pero en estos días el dominio del océano como medio de transporte ha adquirido dimensiones extraordinarias. Las flotas mercantes de los países marítimos

han crecido permanentemente y sus éxitos han devenido en triunfos comerciales de sus respectivos estados.

El Perú no es ajeno a esta actividad: "desde la conquista, los cronistas hacen referencia a una serie de lugares donde se realizaban actividades de embarcaciones que llegaban o salían a la mar: Tumbes, Paita, Malabriga, Huanchaco, Guañape, Santa, Ferrol o Chimbote de hoy, Casma, Huarmey, Huaura, Pisco, San Nicolás y Acarí, Camaná, Quilca, Mollendo e Ilo".

"Los puertos se ubicaron en las proximidades del término de los valles y existieron desde la época anterior del incanato, con núcleos de población y actividad de pesca; sin embargo, si nos referimos a los puertos como lugares que tienen por función la de proveer a las naves de lugares de atraque y protegidas y, además son empleados para las funciones de transporte de carga y personas, es recién durante la conquista que los puertos aparecieron como tales..." (Juan Escudero Chichizola, Simposio 1996, IEHMP).

El puerto es una "puerta" hacia el continente y del continente al mar. De su seguridad y eficiencia dependerá que lo que entra o salga, llegue con rapidez y en condiciones óptimas al lugar de destino (José Luis Guerola, 1991).

La costa peruana ofrece opciones múltiples para la constitución de puertos, pero lo que se busca es que, aunque no los haya tantos como puede permitirlo su geografía, los que hay trabajen con eficiencia esclarecida. No olvidemos que el tráfico por mar es más económico que el terrestre y el aéreo; y un país como el nuestro está obligado a favorecer este transporte para su propio beneficio.

Los puertos deben estar ligados a las carreteras, que permitan acceso rápido a los mercados locales y zonales. Los costos del transporte terrestre no deberían recargar los productos del puerto, por lo menos no significativamente. Las carreteras deben tener comunicación con las zonas industriales y con todo usuario del producto que proviene del puerto.

Cada estado debe asumir su responsabilidad promocionando la eficiencia portuaria y manteniendo una atenta fiscalización a su rendimiento, invitando al sector privado a invertir en este espacio, otorgándole un marco de acción prudente y atractivo.

En el Simposio "Influencia de la actividad portuaria en el desarrollo nacional", promovido por nuestro Instituto en 1996, se estudió a fondo este problema,

habiéndose llegado a interesantes conclusiones y propuestas. Citaré la siguiente: ...la conveniencia de "considerar y facilitar la competencia y participación privada en la operación de las instalaciones y prestación de servicios".

Los puertos deben adaptarse al ritmo de expansión del tráfico marítimo de altura y cabotaje de cada país.

"La planificación portuaria requiere un cabal entendimiento del modo como funciona un puerto eficiente, un conocimiento adecuado de las condiciones económicas generales del país, mucho sentido común y un cierto talento para imaginar el futuro" (Luis Felipe Villena, 1981:143).

El Perú debe elaborar un plan nacional de puertos, acorde a la demanda nacional de transporte marítimo y de acuerdo a los medios de transporte anexos o complementarios del tráfico marítimo.

El servicio de cabotaje, se ha reducido lamentablemente a extremos graves. Se ha reducido al tráfico de petróleo y derivados y de minerales. Estamos desperdiciando un transporte marítimo que es más barato que las carreteras y aún que los ferrocarriles.

Si nos hacemos la pregunta ¿por qué hemos llegado a estos extremos, con un litoral tan amplio y de costas generosas? la respuesta nos resultará incómoda, descorazonadora. Esto lo saben los entendidos y comprometidos en estas actividades.

LA MARINA MERCANTE

El 8 de enero de 1840 se creó la Escuela Central de Marina para la formación de pilotos mercantes a la par que Oficiales de Marina; también se dio la reglamentación de dicha Escuela. Y se creó en Paita una Escuela Náutica.

Podríamos suponer que en 150 años de actividad de una Escuela con tales objetivos, hoy tendríamos una flota mercante de primera línea con pilotos eficientes cuya tradición los hace los más antiguos de América. Sin embargo la realidad es otra. Al ir desapareciendo el comercio de cabotaje, al no renovarse los barcos de la Marina Mercante; los pilotos y marinos mercantes que se forman en la Escuela Nacional de Marina Mercante Almirante Miguel Grau, "se ven obligados a emigrar y tripular buques de bandera extranjera, sin que el país aproveche la inversión hecha en esos jóvenes oficiales".

En la Revista de la Cámara de Comercio y la Producción del Callao, Marcos Bravo nos dice: "En divisas perdemos anualmente cientos de millones de dólares, al pagar fletes a buques de bandera extranjera, sin que aprovechamos ese patrimonio llamado flete, por falta de una flota mercante nacional que pueda captarlo".

Si la vía marítima "es fundamental para la vida del Perú", el fomento de la misma es crucial para la economía peruana". El papel de una Marina Mercante Peruana prestando servicios eficientes a lo largo de nuestro litoral y a través de rutas internacionales, debería ser un objetivo nacional.

¿Qué país que se precia de ser marítimo, no estimula su propia Marina Mercante? ¿No estamos dando espaldas al mar en esta actividad tan importante?

Una Marina Mercante efectiva "permite también contar con una reserva estratégica, tanto para su uso en el campo internacional, como nacional", lo afirmaba el Almirante Ramón Arróspide Mejía en el Simposio sobre la Marina Mercante, efectuado en 1995, y añadía: "El Perú necesita una marina mercante racionalmente estructurada, eficiente y competitiva en el mercado mundial, capaz de transportar toda la carga que por justicia, derecho y reciprocidad le corresponda, que contribuya a la economía nacional, con generación de divisas, fuentes de trabajo y al desarrollo, así como a los requerimientos de una reserva estratégica para casos de emergencia" "¿Por qué han desaparecido empresas navieras, se han vendido los buques y otros han cambiado a banderas de conveniencia?" "¿Por qué no tenemos una reserva naval estratégica?"

El Almirante Alberto Indacochea sostenía en las líneas finales de un interesante artículo, publicado el 1º de junio de este año, que: "el mar prácticamente no existe como elemento vital necesario para el desarrollo y la supervivencia del Perú, y pone en evidencia un desconocimiento de la verdadera capacidad y potencialidad de nuestra realidad marítima".

4. EL MINISTERIO DE PESQUERIA

Voy a referirme específicamente al aspecto de la alimentación y, como complemento, a la extracción pesquera realizada por esforzados pescadores artesanales.

El poblador costeño ha consumido pescado siempre. No sólo a nivel local, sino que ha sido llevado a la sierra en proporción que presumimos haya sido pequeña, pues los ríos de nuestra sierra y selva han proporcionado buen stock de

carnes blancas. También se han utilizado los peces para fertilizar la tierra, cuyo testimonio lo podemos corroborar en ceramios y tejidos de la costa.

Conforme se asentó la población española en estas tierras, “la demanda de pescado fue organizándose en forma clara y segura, siendo sus focos tradicionales de pesca: Sechura al norte y Atacama al sur, que se convierten en abastecedores de pescado seco, especialmente en época de cuaresma” (Castañón Pasquel, 1968).

La pesca y las comidas a base de pescado cuya tradición es notable en las costas de la península ibérica, van a cambiar la dieta del habitante de la costa peruana donde el consumo no llegaba a los índices de los europeos.

Según IMARPE 1996, la principal utilización de los recursos pesqueros marinos es hoy la industrial. El 95% se destina a la producción de harina y aceite de pescado; el 1% a alimentos enlatados; el 2% para productos congelados y sólo el 2% al consumo fresco.

Esto nos obliga a reflexionar acerca de la necesidad de robustecer la pesca para consumo humano directo, promoviendo los cambios de la dieta nacional.

En uno de los más importantes esfuerzos integradores realizados para obtener un panorama completo de la pesca artesanal y sus connotaciones sociales, tenemos la encuesta-censo que se llevó a cabo entre el 20 de noviembre de 1995 y el 20 de abril de 1996. La ejecución de esta encuesta se realizó en convenio con la Federación de Integración y Unificación de Pescadores Artesanales del Perú FIUPAP, con la participación de alumnos de diversas universidades de nuestro litoral y con el apoyo de los laboratorios costeros del IMARPE, las Direcciones Regionales del Ministerio de Pesquería y la Dirección General de Capitanías de Puertos. Me permito ofrecer algunas conclusiones.

CONCLUSIONES

A. La población de pescadores artesanales en nuestro litoral asciende a 28,082, encontrándose el mayor número en el departamento de Piura (9,103), siendo Talara el puerto que acoge a casi el 9% de toda la población.

B. El 83% de los pescadores tiene como única actividad la pesca, mientras que el 17% desarrolla otras adicionales, entre las cuales se encuentran la agricultura, construcción civil, mecánica, docencia, etc.

C. Cerca del 58% de la población de pescadores fue motivado por sus padres a incursionar en la pesca; el 36% lo hizo por casualidad o iniciativa propia; el 5% por cambio de actividad y tan sólo el 0.5% por estudios.

D. Se ha determinado en 6,258 el número de embarcaciones artesanales, sin tener en cuenta los caballitos de totora y otros elementos que utilizan los pescadores para el transporte.

E. La zona de pesca artesanal está limitada a las primeras 5 millas de la costa, debido a la carencia de equipos de detección y localización y a la falta de autonomía de las embarcaciones. Sólo las que utilizan espineles pueden llegar a operar hasta las 60 u 80 millas de la costa.

F. La franja costera de las 5 millas náuticas para la pesca artesanal no está siendo respetada por las embarcaciones dedicadas a la pesca de consumo e industriales, que viven operando en dicha zona y compiten de una manera desigual con los pescadores artesanales, los cuales no utilizan ningún equipo para la extracción de los recursos. Asimismo la pesca indiscriminada en esta zona perjudica a las poblaciones juveniles, que tienen en dicha área su zona de repoblamiento.

Podemos considerar que la problemática pesquera requiere de la acción y coordinación permanente de las entidades que participaron en la aplicación de la encuesta.

ALIMENTACION

Desde el mes de febrero de 1998 el Ministerio de Pesquería está estimulando por todos los medios masivos de comunicación una promoción de consumo de pescado barato denominada: "para todos hay pescado" con buenos resultados. En especial se insistió en el consumo de variadas especies marinas llegadas a la costa a raíz del Fenómeno El Niño, como el "perico", conocido como "mají mají" en Estados Unidos y como "dorada" en Europa.

Esta interesante promoción incluyó cursos de capacitación en centros educativos, comedores populares y clubes de madres, así como la realización de ferias culinarias.

Según datos del Ministerio de Pesquería (marzo 1998), el Perú exhibe un consumo anual per cápita de 16 kilos, muy inferior a países como Noruega que consume 46 kilos; España con 50 kilos, y Japón con 67 kilos.

Respecto a Latinoamérica, Perú es el principal consumidor de pescado. Pero aun así es muy baja nuestra dieta, considerando las posibilidades que nos ofrece el mar. Por ello el Ministerio de Pesquería desarrolla una agresiva campaña "con el propósito de elevar los niveles de consumo de pescado de nuestra población", habiéndose trazado una meta: "elevar el consumo a 20 ó 26 kilos anuales per cápita en el lapso de un año".

Es necesario superar costumbres alimenticias a base de carnes rojas y adquirir y/o fortalecer una conciencia en la que la dieta de pescado sea fundamental.

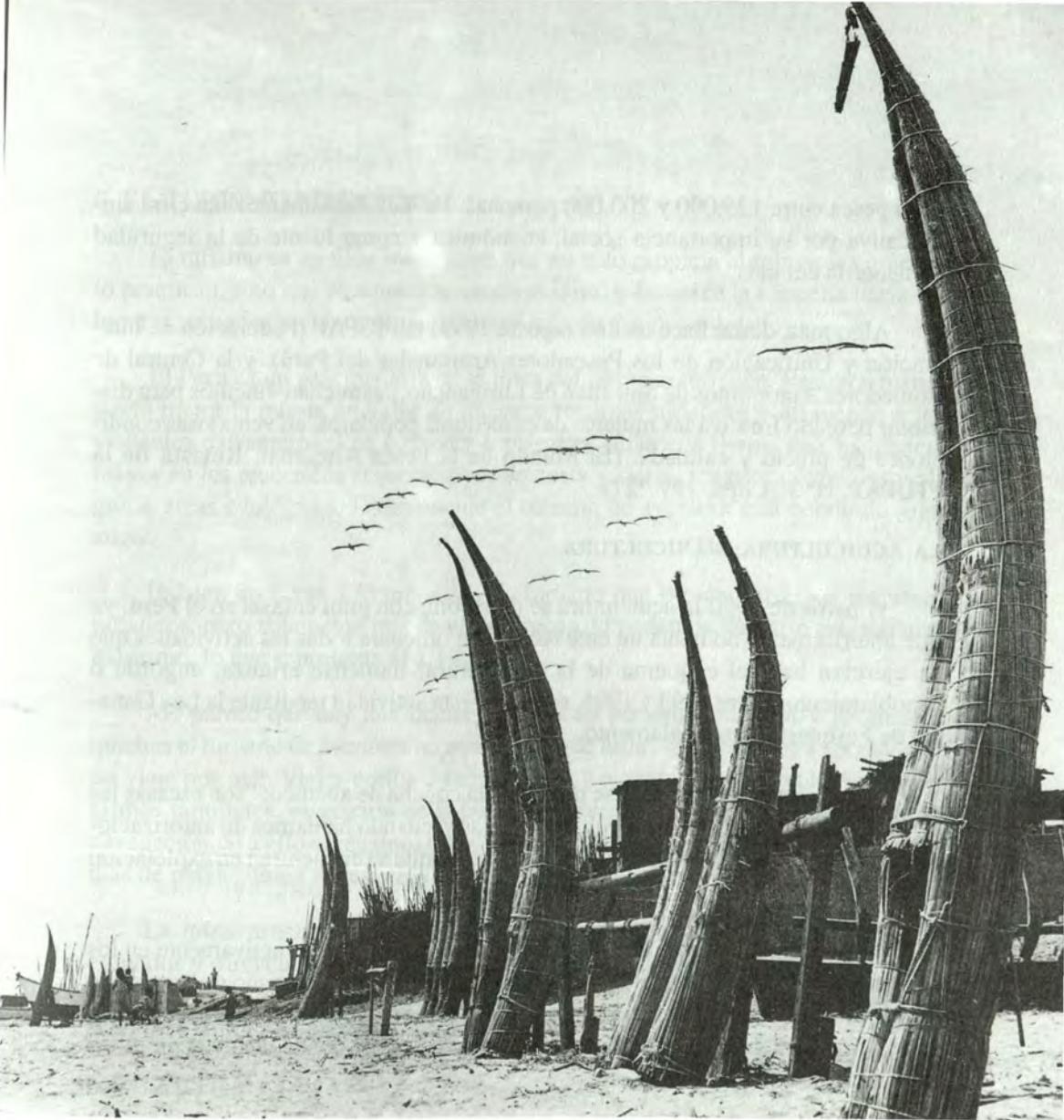
Un industrial pesquero que impulsó la pesca en el Perú, Luis Banchero Rossi, sintetizó su mensaje dirigido a esa actividad afirmando: "Hay que defender y asegurar los beneficios de la pesquería artesanal". El reto lo ha tomado el Ministerio de Pesquería, sobre todo a través de su Programa de Promoción y Apoyo a la Actividad Pesquera Artesanal, pues está empeñado en: "mejorar las condiciones de extracción, desembarque, conservación y transporte de productos pesqueros provenientes de la pesquería artesanal, mediante la construcción y reparación de embarcaciones pesqueras, entrega de maquinarias, equipos y artes de pesca, construcción y reparación de infraestructura en tierra (muelles, desembarcaderos, etc.), instalación de módulos de frío y entrega de vehículos de carga e isotérmicos para el transporte de pescado" (Apoyo a la pesca artesanal 1992:1).

Al pescador artesanal se le ofrece además Eventos de Capacitación Pesquera, con apoyo de Fundaciones extranjeras, como la Friedrich Naumann, que financia obras en las que se ofrece los "conocimientos más importantes que debe tener un pescador sobre la vida en los océanos"; en el Manual ABC del Pescador, se proporciona una introducción a la biología pesquera del Mar Peruano, escrito en colaboración por especialistas como Kelle, Livia y Mayta.

También se distribuye el folleto "Maniobras" que la Oficina de Cooperación Técnica y Económica editara en 1974, y el de "Aparejos de Pesca".

Con la Cooperación Técnica Suiza se imprimió un "Manual de Administración de las infraestructuras pesqueras artesanales", para ser repartido también en los desembarcaderos pesqueros artesanales.

La pesca artesanal, si bien tiene un aproximado de 28,000 pescadores, cada uno de ellos, como cabeza de familia, influye directamente en un núcleo de entre 5 y 8 personas; lo que, multiplicado, da una población directamente dependiente



Caballito de totora (Huanchaco).
Tradicional medio de pesca en el litoral peruano.
Archivo Departamento de Edición del I.E.H.M.P.

de la pesca entre 125,000 y 200,000 personas. Es, indudablemente, una cifra significativa por su importancia social, económica y como fuente de la seguridad alimentaria del país.

Algo más, desde hace un año (agosto 1997) la FIUPAP (Federación de Integración y Unificación de los Pescadores Artesanales del Perú), y la Central de Comedores Autónomos de San Juan de Lurigancho, "estrechan vínculos para distribuir pescado fresco a las mujeres de comedores populares, en ventajosas condiciones de precio y calidad". (*El Mundo de la Pesca Artesanal: Revista de la FIUPAP*, Nº 3, Lima, 1997:27).

LA ACUICULTURA: MARICULTURA

A partir de 1990 la acuicultura se desarrolla con gran énfasis en el Perú, ya que anteriormente no había un ente rector que ordenara todas las actividades que se ejercían bajo el esquema de la acuicultura, llámense crianza, engorde o reposamiento. Entre 1993 y 1995, se legisla esta actividad mediante la Ley General de Pesquería y su Reglamento.

Las concesiones marinas se refieren a la concha de abanico; "son escasas las concesiones otorgadas para el cultivo de algas y, cuando hablamos de autorizaciones nos referimos a la crianza de langostinos, los que se encuentran en explotación intensiva"⁽¹⁾.

Es alentador saber que nuestros pescadores participan activamente en los cursos que brinda el Ministerio de Pesquería. La voluntad y empeño que ponen de manifiesto no es sólo para su propio beneficio, sino que su superación permitirá beneficiar al pueblo costeño peruano y por proyección a donde llegue el producto de la pesca en el mar.

Fácil es concluir que es muy importante el desempeño del Ministerio de Pesquería en lo que se refiere al apoyo que otorga al pescador artesanal y a su preocupación para que el pescado fresco y congelado llegue a la mesa del poblador a precios cómodos, favoreciendo una dieta rica en proteínas.

El Ministerio de Pesquería fomenta así interesantes líneas de acción respecto a la toma de conciencia marítima.

(1) He tenido acceso a todos estos datos en revistas, folletos e informes, gracias a la gentileza del ingeniero Ezio Carrión, funcionario del Ministerio de Pesquería.

5. EL TURISMO MARITIMO

El turismo es un filón interesante que no sólo propicia el relax para quienes lo practican, sino que enriquece la visión cultural y favorece la simpatía hacia los lugares visitados y el interés por conocer más de sus posibilidades.

El Perú es un país que está en la línea del impulso turístico. Estamos manejando mejor la puesta en valor de nuestros recursos turísticos y atrayendo a los visitantes extranjeros. Los circuitos o paquetes turísticos tienen una incidencia mayor en los recorridos arqueológicos de costa y sierra; templos coloniales y algunas áreas ecológicas. Ultimamente el turismo de aventura está cobrando gran auge.

Existen en Lima 270 empresas de turismo que ofrecen diversos paquetes turísticos, pero solamente tres de ellas ofrecen, si podemos llamarlo así, turismo marítimo, lo que representa el 1.1%.

Me parece que hay una buena cantidad de personas mayores y jóvenes, a quienes el turismo de aventura no atrae, pero que estarían dispuestos a apostar por un viaje por mar. Viajes cortos o largos frente a nuestro litoral. Sea en parejas o grupos familiares, se gozaría de la belleza, ambiente y relax, que proporciona la navegación. Si a ello agregamos que puedan bajarse en algunos puertos y gozar de días de playa ¿quién se resistiría?

La infraestructura hotelera de la costa ha mejorado; los alojamientos son cómodos y ofrecen una variada oferta que los usuarios pueden escoger. Y las excursiones hacia las islas pueden ser mejor explotadas. La empresa privada tiene un filón más para invertir en este turismo marítimo.

6. EL ARTE Y EL MAR

El mar, generoso en su multiplicidad y riqueza de especies, se presenta con los mismos rasgos de generosidad en las sangres de sus gentes que habitan el litoral y en las manifestaciones culturales de que hacen gala esos grupos humanos.

Nuestros pobladores costeros prehispánicos destacaron por sus agrupaciones políticas conocidas como Señoríos, y éstos proyectaron en sus comunidades espléndidas manifestaciones artísticas, como que fueron grandes ceramistas y tejedores; incomparables orfebres; hábiles pescadores; artesanos de redes, caballitos de totora y velas. Constructores y urbanistas; escultores, pintores; hasta la arena del desierto se constituyó para ellos en lienzo natural.

A estas manifestaciones nativas van a agregarse, tiempo después, las artes de los europeos recién llegados; y posteriormente serán los africanos y asiáticos quienes, asentados en la costa, enriquecerán todas las manifestaciones culturales. Desde la gastronomía hasta la danza, pasando por la música, pintura y literatura.

Sin embargo ¡no volveremos a ver textiles de la calidad Paracas, ni orfebrería de la calidad Chimú, o ciudades de barro como Chan Chan, o acueductos de la calidad de Nasca, o trazos como las líneas de Nasca!

La gastronomía puede ser considerada un arte respecto a la comida. Es verdad que el mar nos ofrece proteínas abundantes y baratas gracias al pescado, lo que es necesario estimular en la dieta diaria. Se sabe que los señoríos mochicas y chinchas "deben su riqueza al comercio del pescado seco-salado que enviaban por los caminos altoandinos, recibiendo en pago tubérculos, semillas, ajíes, frutas y coca".

Los diversos potajes que se confeccionan con los productos del mar, dieta rica y barata, no son tan comunes como deberían ser en las mesas de los habitantes costeños; y esto debido a los antiguos malos hábitos de comida que poco a poco estamos superando y en lo que estamos comprometidos todos.

RESPECTO A LA POESIA

- Don Ricardo Palma compuso poesías, inspirándose en nuestros héroes y acciones navales, tales:

- Poema *A Miguel Grau*, dedicado a su muerte el 8 de octubre de 1879. Palma conoció a Grau, pues al mismo tiempo que aquél, trabajó en la Marina como oficial de partes de la Comandancia General de Marina; fue contador a bordo del "Rímac", primer buque a vapor que tuvo la Armada. En 1856 deja la Marina.

- El poema de Palma al Comandante Juan Noel *En el naufragio de la fragata Mercedes*. Cuando el 2 de mayo de 1854, en circunstancias que era remolcada por el "Rímac", naufragó la fragata "Mercedes" y Juan Noel murió en su buque frente a Casma.

- Cuando el 1º de marzo de 1855, en las rocas de Punta San Juan, ocurre el naufragio del vapor "Rímac", Palma estaba allí como contador. Ello le inspiró el poema: *En un Naufragio*.

- En 1860, cuando Palma va a Chile, rumbo al destierro, a bordo de la nave "Florida", escribe el poema *Navegando* (20 dic. 1860).

Los poemas de Eduardo Rivero Donaire, reunidos bajo el título *Nosotros y el mar*, y que él mismo recalca que se trata de poemas pesqueros para gente brava, pero sentimental. Y allí están poemas como: *El puerto de Chimbote, Patrón de Lancha, La muerte de Tito, El empresario, La sirena invertida, Miedo, Los peces y las ranas, La sirena negra, El árbol seco, Blanco y Negro, Certeza, Naufragio, Los cangrejos muertos, La risa, Amor extraño, Ojos azul mar, El voto, Pin Pin el pescador, Requintada a los pescadores, Hermanos lobos*. Son poemas de raíz popular, fáciles de entender y propios de la vida del litoral.

El mar ha sido y seguirá siendo fuente de inspiración para todas las artes. Leyendas, mitos, historias, poesías, pintura, canciones, literatura, escultura, etc. Ningún arte escapa a su magia.

Nuestros poetas han recreado con finos versos la fascinación del mar. Como Mariano Melgar, Nicolás Corpáncho, Clemente Althaus, Juan de Arona. González Prada, Eguren, Chocano, Heraud, y tantos otros.

ANECDOTARIO NAVAL Y TRADICIONES NAVALES

Los tenemos y debemos conservarlos e incrementarlos. Comentarlos no sólo en reunión de camaradas de armas sino en el hogar y en los centros de estudio.

Las Tradiciones Navales Peruanas del Capitán de Navío José Valdizán Gamio que desde 1969 se publicaron en dos tomos, son una interesante lectura.

Es conveniente rescatar las tradiciones marineras, de nuestras caletas y antiguos puertos, donde existen tantas y sencillas historias de gente de mar, que reunidas con nuestros tradicionistas navales, formarían un valioso volumen que ha de refrescar la conciencia marítima y deleitar con su lectura.

ACERCA DE LOS CUENTOS

Fernando Romero Pintado, en su libro **Mar y Playa**, nos ofrece ocho cuentos, desde "peñascales, callaos y tablazos del litoral que cruzan una cincuentena de riachuelos que se desgajan faroleros y tarambanas del Ande. Entre tales elementos se mueven los cholos y zambos de estos cuentos"; y agrega: "he aquí ocho cuentos que sólo quiero que reciban la calificación de peruanos. Los entrego a la

variedad geográfica que es lo nuestro, con la misión de que contribuyan a que el Perú se conozca a sí mismo”.

La difusión de estos cuentos contribuirá a afianzar nuestro arraigo e identidad marítimos.

ARTESANIA DERIVADA DE LA PESCA

La artesanía que utiliza materia prima de desechos de la pesca (pieles, pellejos, conchas, escamas, huesos, dientes, etc.), es una práctica cada vez más extendida.

Hacia la década del 40, sólo en algunas caletas de la costa podíamos encontrar trabajos manuales que usaban restos de la pesca, para ofrecerlos a los amigos y eventualmente vender a los viajeros. Hoy es una industria muy extendida y la tenemos en oferta, en puestos artesanales en todo el país.

Es conveniente propiciar la artesanía derivada de la pesca. En hogares, escuelas, colegios, centros de rehabilitación; y de la tercera edad. Sería una línea de acción más, que permitiría acrecentar el amor y respeto al mar.

Se ama lo que se conoce, sí, pero se ama también a quien ofrece materia prima sin costo alguno, que permita vivir con un trabajo sencillo y de emergencia.

LA PINTURA

Expresa “lo eterno de las formas, lo inagotable”. De los dedos del hombre sale la huella de lo infinito.

Cuando se quiere o se admira algo, se plasma en un papel; como si se quisiera rescatar su alma y materializarla, son expresiones del maestro Fernando de Szyszlo.

Cuando se ama al mar; cuando se aprecia la huella eterna, de la cual dan testimonio las playas, el dibujarlo es retenerlo. Es detenerlo en nuestro entorno. Así tenemos “las marinas” expresión del dibujo marino. Sugerentes, bellas, sofisticadas. ¡Cómo no estimularlas!

En 1993, ENAPU convocó al 1er. concurso de pintura “Perú: Puertos a color 1993”. Participaron 1,200 pequeños concursantes de 3 a 10 años. Se realizó el

concurso en el muelle 9 del puerto del Callao, en pleno paisaje marino-portuario (1993, Memoria de ENAPU:53).

Concursos de esa índole deben seguir incrementándose, ya que su convocatoria estimula la creatividad infantil y juvenil y promueve el interés por el espacio marítimo.

LA MUSICA

No es ajena a los argumentos del mar ni a nuestros héroes navales.

En lo que respecta a esto último, cómo no mencionar el *Himno a Grau*, de Arturo Montoya; el *Himno del Cadete Naval*, de José A. de Izcue; el *Himno a la Gloriosa Marina Peruana*, de Francisco Quirós Tafur; la *Sinfonía a Grau*, de Armando Guevara Ochoa, cuyo estreno se llevó a cabo el mes de noviembre de 1979.

Francisco Quirós, inspirado compositor y marino distinguido, nos ha proporcionado deleites musicales con sus himnos deportivos de homenaje a los chalacos como *Vamos Boys*, *Furia Chalaca* y otros tantos.

Las canciones marineras, durante la guerra con Chile, como las que con tanto celo canta el dúo Patria (dúo conformado por el señor Lucas Borja y la señora Luisa Ramos Mere, el que desde hace décadas difunde estas hermosas canciones), son recopilaciones del maestro Lucas Borja, quien ha rescatado las canciones patrióticas referidas a Grau, al "Huáscar" y a la Guerra del Pacífico y con gran celo ha reunido su material, parte del cual me entregó, gentilmente, para este trabajo. El está actualmente elaborando las partituras de estas canciones para preservarlas íntegramente.

Canciones como: *A Grau*, soneto de 1880; al que se le puso música en 1984. *Las Cautivas I, II, III y IV* de los años 1890, 1900, 1908 y 1920. *Huáscar*, tondero de 1895.

Himno a los Héroes de Angamos, de 1934. *El Huáscar*, de 1940. *Mi Sagrado Monitor*, de 1979. *Caballero de los Mares*, 1979. *Marinera del Huáscar*, de 1944 (música de 1979). *Secuencias* de 1984.

¡Poseemos una gran riqueza musical relacionada con el mar, a la que le falta difusión!

EL BAILE

Si algo distingue al hombre costeño es su disposición al baile. Baile, movimiento que envuelve con magia a quien lo sabe disfrutar. Y el baile más característico del folclor costeño es la marinera. Sus compases pueden abrir una celebración, como cerrarla con broche de oro.

Es tradición en nuestra Marina, culminar las reuniones sociales, con los sones de la marinera, y esta costumbre se ha extendido a la mayoría de las fiestas en nuestra costa.

Nuestra marinera es música y danza de la gente de la costa. Hoy en día se identifica con el Perú y es uno de los bailes de exportación.

De origen español, se le infiltró el espíritu negro el que dejó su huella firme. La actual marinera tiene su cuna, con sus formas más ricas y puras, en la costa de Lima e Ica. Pero sus raíces se hallan en el antiguo fandango español; que aquí tomó el nombre de “zamacueca” (una zamba clueca que se lanza a bailar con frenesí), a la que también se le llamó “mozamala” hacia 1810.

Vale recordar que a la zamacueca, al entonarse y bailarse en las costas chilenas, se le denominó simplemente cueca, y esto debió ocurrir entre 1828 ó 1829, según Dipaz Tovar (1996).

La así llamada zamacueca, baile-danza, tiene indiscutiblemente raíces nuestras. Se basa en el golpe de cajón y, como Nicomedes Santa Cruz lo sostiene, “el cajón es una originaria creación peruana. Es un instrumento musical de percusión que nace entre los negros criollos de la costa peruana, como sustituto del perdido tambor africano”.

Entre 1895 y 1896, según Villanueva (1987:243) y en 1892 según Dipaz Tovar (1996:103), el músico y costumbrista José Manuel Alvarado compone conjuntamente con Abelardo Gamarra, “El Tunante”, una zamacueca, llamada *La Concha Perla*. Posteriormente Gamarra la llama *La Huascarina*, como un homenaje a las hazañas del “Huáscar” (Dipaz Tovar, 1996).

Pero más tarde se le toca y canta con más picardía, adquiriendo en su estructura, las características de una marinera norteña, ya que como Grau, “El Tunante” también era norteño y simplemente se le llamó marinera, y así la marinera adquiere su característica de baile pícaro con sal y pimienta.

La marinera es pues una canción hecha para bailar, cuyo origen es costeño y tiene que ver con la gente marinera, se inspiró en ese entorno y a él nos remiten sus compases.

Creo que los Liceos Navales y las Capitanías de Puerto podrían estimular las artes relacionadas con el mar. Concursos de pintura, composiciones, poesías, declamación, marinera, lectura y comentario de literatura y tradiciones navales. Tanto se puede hacer para coadyuvar a consolidar la conciencia marítima. Y el arte es la sensibilidad mayor que junto con la creatividad y la crítica, afinará el interés y el amor al mar. Las jóvenes personalidades irían madurando su interés para el diálogo fructífero con el mar nuestro.

7. ACTIVIDAD DEPORTIVA Y RECREATIVA EN EL MAR

1. FOMENTO DE LA PESCA

COMO DEPORTE COMPETITIVO O SIMPLE PRACTICA RECREATIVA

Cualquier tipo de pesca, en cualquiera de sus variantes, es una actividad placentera, que tiene como una virtud agregada, la práctica de la paciencia, cuyo ejercicio tiembla el carácter.

En el caso de nosotros, peruanos y latinos de temperamento avasallador, para quienes la paciencia no es una virtud que nos distinga, nos traería enorme beneficio apoyar en el seno familiar y social, el cultivar esta sana distracción, deporte que además nos permite recoger el fruto de nuestro esfuerzo y poder saborearlo al momento.

Podemos considerar a esta experiencia constante ¿una forma de una conciencia marítima? Ciertamente, y lo más valioso es que se trata de una práctica que todos podemos realizar; a cualquier edad y sin condicionamientos.

2. LOS DEPORTES VERANIEGOS

En el mar, se incrementan año a año como:

Tablas hawaianas,
Body boards,
Esquíes acuáticos,
Motos acuáticas.

3. YATES EN NUESTRO LITORAL

Los hay de bahía que circulan cerca de la costa y no se alejan más de dos o tres millas; o circulan dentro de las bahías como Callao, Pucusana, etc.

Los yates oceánicos permiten alejarse de la costa e ir mar adentro.

Si algo podemos puntualizar es que el uso de la gasolina y/o petróleo para maniobrar estas embarcaciones puede ocasionar alteraciones a la ecología del mar; pues nunca se está libre de derrames por fallas, choques, etc.

4. LA HABILIDAD MARINERA A VELA

Debe fomentarse entre los marinos, según sostiene John Bonds, 1976: “conforme el tiempo de servicio en dependencias de tierra va aumentando, el entrenamiento básico de vela podría ser quizás la mejor inversión que puede hacer la Marina para mantener la tradicional habilidad marinera y el conocimiento del mar” y agrega que: “La regata es un deporte náutico de competencia, que puede asumir intensos niveles de tensión y emoción... el mandar un yate en una regata de muchos veleros, tiene muchos de los elementos del comando en un combate. Es necesario tomar decisiones continuamente. ...Se requiere ser prudente en la toma de riesgos y tener madurez de juicio para obtener la recompensa que sólo llega a largo plazo. El salir victorioso dentro de una buena regata requiere habilidad, un feroz espíritu competitivo y una mente serena bajo la presión”.

El Almirante Carlos Ramos Montoya sostuvo en 1993 que: “El fomento de los deportes náuticos está contemplado como uno de los objetivos específicos de nuestra Marina de Guerra. Su incremento puede servir para identificar al hombre con el medio acuático. Y puede esperarse que contemos con una política integral de los deportes náuticos... que sea coherente, continua y descentralizada, como parte de la política deportiva del país”.

Todas las actividades náuticas, deportivas y recreativas están reguladas por normas legales que se encuentran en el “Reglamento de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres”.

LA NATACION

El baño de mar tomado con mesura y a horas convenientes es estimulante y beneficioso para la salud. Niños, jóvenes y adultos, jamás deberían privarse de



Moderno yate deportivo. A pesar de ser un deporte de sano esparcimiento en el mar, no deja de ser contaminante

Revista Motorboating & Sailing, october 1996, p. 50.

esta satisfacción que nos brinda la naturaleza.

Si bien los deportes náuticos son prácticas atractivas y recreativas y en nuestro medio son socialmente más exclusivas, la natación está al alcance de todos y es necesario su aprendizaje, por contar con playas extensas a lo largo de todo nuestro litoral.

La natación es además un deporte completo que pueden realizar aun los minusválidos y están menos expuestos a caídas, golpes, luxaciones o fracturas.

La natación debería formar parte del curso de Educación Física y su práctica debe fomentarse desde el hogar. Sólo así los padres podrán tener más confianza de enviar a sus hijos a la playa.

Necesitamos multiplicar las piscinas para su enseñanza. Sean municipales o escolares. Las piscinas, de que las universidades podrían disponer, deberían ser ofrecidas, un mes del año, como lugar de formación en esta disciplina, a los niños y jóvenes de su comunidad. Una vez que se aprende a nadar en la piscina, se está preparado para disfrutar con más seguridad de un reconfortante baño de mar. Y quien disfruta del mar, lo respeta y ama.

La Unidad de Servicios Especiales de Salvataje de la Policía Nacional, "rescató a 1,110 personas que estaban ahogándose" en las playas del litoral limeño. "16 de esos bañistas fallecieron, tenían entre 18 y 25 años". Verano de 1998. Que esta desgracia nos alerte.

A estas playas acuden en general la mayoría de los jóvenes que viven frente a este litoral y corresponde a los pueblos jóvenes de Pamplona, Ciudad de Dios, Nueva Esperanza, Tablada de Lurín, San Juan de Miraflores, Villa María del Triunfo, por citar algunas, del área de Lima.

Esto nos obliga a reflexionar en la conveniencia de una educación con respecto a la forma de distraerse en el mar. Es necesario conocer las características de las playas, y los cuidados que se deben practicar frente a una playa abierta.

La utilidad de la enseñanza de la natación y de poder sobrevivir hasta ser auxiliado, es fundamental en un país con un litoral tan extenso, donde tantos pueblos jóvenes sólo tienen, en el verano, como única distracción sana el poder darse un baño en el mar, o jugar en las playas, cuando carecen de zonas de esparcimiento en sus barrios.

8. CASAS DE REHABILITACION PARA NIÑOS, JOVENES Y ANCIANOS

El Instituto Nacional de Bienestar Familiar (INABIF), actúa en favor del fortalecimiento y promoción de la familia. La sub área de Protección y Formación integral, contempla los programas de: Casas de Hogar; Hogar de los Niños; Hogar para Niñas-Madres y Adopciones.

Asimismo la sub área de rehabilitación Socio-educativa, administra: Casas de Acogida; Programas de Niños y Adolescentes trabajadores y de la calle; Casas de Estancia; Casas de Formación Integral y Casas de Atención Intensiva.

Estas diversas casas suelen hallarse distribuidas dentro de la ciudad; en locales, unas veces cedidos o alquilados.

El Programa Cedro, que apoya a los niños y jóvenes con problemas de índole diversa y de marginación, tiene casas que ofrecen "un espacio transicional entre la vida en la calle y el retorno a una vida social aceptable". Casas que se hallan ubicadas en el centro de Lima, Miraflores, La Victoria y el Callao. Los locales donde están situadas estas casas de ayuda y rehabilitación no siempre ocupan áreas sanas y verdaderamente rehabilitadoras. Con una costa tan amplia y rica ¿no podríamos tener patrocinadores que permitan construir estos locales frente al mar? El objetivo que se persigue amerita cualquier esfuerzo en este sentido.

La cercanía a la playa y al mar no sólo se debe tomar en cuenta como áreas descontaminadas, sino como recreación, que difícilmente se consigue dentro de la ciudad. Además todos los usuarios, niños o gente mayor, tienen posibilidad de pescar, de aprender a conseguir sus alimentos por esfuerzo propio; de conocer los aparejos de pesca. Practicar la natación; caminatas por la playa; confeccionar artesanía con restos de animales marinos.

El conocer y disfrutar del área marina puede, fácilmente, generar sentimientos positivos. Hace bien a la salud física, al bienestar psíquico y a la actividad motora.

9. CORPORACION NACIONAL DE FERTILIZANTES - CONAFER

Sustituyó desde 1963 a la antigua Compañía del Guano, que había iniciado sus labores en 1909.

La ausencia de lluvias en nuestra costa, ha permitido la acumulación del excremento de las aves guaneras en las islas del litoral, zona considerada su hábitat natural. El excremento del guanay es considerado un abono excelente con altísimo índice de nitrógeno, "treinta veces más rico que el estiércol de granja". Este abono fue conocido y usado desde épocas precolombinas. Con el advenimiento de los europeos se desplazó su utilización, hasta que en el siglo XIX se "redescubre" su utilidad y el Perú empieza a exportarlo de manera compulsiva. Este comercio constituyó en su momento la mitad de la renta nacional.

A mediados del siglo XIX, el interés del gobierno y de los particulares estaba centrado en extraer el guano, a tal punto que la pesca sufrió por ello, pues por conservar el guano de las islas se prohibió la pesca en el litoral peruano e islas adyacentes a quienes no fueran nativos del país, especialmente desde 1833 en adelante.

El guano era la única riqueza que concentraba la óptica económica; cualquier actividad pesquera intensiva se veía como atentatoria a la actividad de las aves guaneras.

La Compañía del Guano propició viajes de sus propios técnicos, así como de oficiales de la Marina de Guerra, comisionados por el Gobierno, para que entre 1909 y 1915 se contara ya con una descripción minuciosa de las islas; que además de su posición geográfica, indicara las distancias a los puertos más próximos, dato indispensable para que la Compañía calculara los costos de transporte. Al mismo tiempo que esta geografía de las posiciones, la Compañía dispuso un levantamiento topográfico de cada isla y un estudio de sus condiciones climáticas.

La Compañía del Guano, CONAFER, ha manejado una de las riquezas de nuestro mar, tratando de preservar su permanencia, al defender a las aves guaneras en su entorno isleño.

El guano fertiliza las tierras y la región que más lo aprovechó fue nuestra costa. Pablo Macera comenta al respecto, que la Compañía del Guano se esforzó en lograr que no se siguiera "considerando al guano como un producto de exportación, con las miras estrictamente fiscalistas de aumentar las rentas públicas y subsanar los déficits presupuestales. El guano, por el contrario, debía ser explotado en beneficio de la propia agricultura nacional, antes de venderse a los agricultores del exterior, competidores potenciales de esa agricultura. Es decir, se le mi-

raba como un factor de promoción interna, aunque en definitiva en función si bien indirecta, del comercio exterior, puesto que el sector agrícola más beneficiado había de ser el de los grandes productos exportables de la caña y el algodón.

Una opinión interesante al respecto, la formuló en 1954 el consultor de CONAFER, señor Robert Murphy, quien, al preguntársele acerca de la promoción y posibilidades del mar, sostuvo que había que estar atentos a la industria del guano y a la pesquería de anchoveta, pues ambos o “se mantendrían en pie o caerían juntos”. Esto en alusión evidente al ciclo hidrobiológico y su cadena de dependencias (citado por Vegas Vélez 1996:176). La reflexión acerca de este punto nos conduce necesariamente a conocer el límite de las posibilidades de la ecología marina y a respetarla con interés, es decir, aplicando la conciencia marítima.

10. LA EDUCACION PERUANA

La educación es el medio más directo para llegar a influir y formar a los niños y jóvenes. La responsabilidad de quienes estamos inmersos en este mágico mundo de la educación es indudablemente enorme y delicada. Con amor pero con firmeza, vamos tejiendo unos hilos invisibles, que permitirán sostener la conducta y las actitudes futuras de los jóvenes estudiantes peruanos.

De allí la importancia que el sistema educativo nacional sea estable, de largo alcance, para que las raíces se profundicen y puedan dar buenos frutos. Necesitamos que su eficiencia esté garantizada por personal idóneo y respaldado por políticas educativas coherentes y ceñidas a la realidad regional de cada zona del país.

En el caso de la costa peruana, zona a la que preferentemente va dirigido mi objetivo, y en la que la conciencia marítima debería ser uno de sus pilares, no existe coherencia ni incentivos para consolidarla. Hagamos rápidamente algunas precisiones:

LA EDUCACION PRIMARIA

Hay una sección inicial, que se da entre los 3 y 5 años. Se prepara al niño a vivir y actuar en sociedad. Se le ofrece aprestamiento con actividades y tareas manuales y lúdicas.

Pero no he visto en la bibliografía que se ofrece y se usa, un claro estímulo a lo que significa el mar, en sus variadas manifestaciones y en las riquezas cotidianas que ofrece.

No se impulsa las manualidades con productos marinos como conchas, choros, estrellas de mar, que permitiría apreciarlas y dar una primera visión de sus posibilidades. Muy poco se programa juegos o diálogos relacionados con el mar o se promueve ambientes marinos artificiales en las escuelas.

ENTRE LOS 5 Y 12 AÑOS

Los cursos de ciencias naturales, se limitan a ofrecer un panorama general, que casi minimizan las potencialidades del mar. La costa peruana debe ser profundamente conocida por quienes viven en ella y jamás desligarla de la actividad marina y cotidiana.

Para nuestro objetivo, los cursos de historia y geografía son los más interesantes, pues con las acciones esforzadas de los personajes de nuestra historia, podemos despertar el civismo patriótico entre los jóvenes, y el marco natural complementaría el desarrollo de los acontecimientos.

¿Recalcan todo esto, suficientemente, los cursos de historia y geografía? Leyendo los programas y los textos respectivos, creo que podríamos adecuarlos mejor para rescatar todas las “puntualizaciones que fortalecerían la conciencia marítima”.

No olvidemos, que desde el hogar y durante toda la educación, a cualquier nivel, debemos tener presente que el Perú posee 4 regiones naturales: Mar de Grau, Costa, Sierra y Selva. Y por consiguiente, el límite oeste del Perú es el de las 200 millas oceánicas, nuestro dominio marítimo.

LA EDUCACION UNIVERSITARIA

Teniendo como fuente la Asamblea Nacional de Rectores (1997), (Legislación sobre creación de las universidades del Perú, Lima:204) en el Perú existen 66 universidades.

En la costa hay 43 Universidades, que representa el 65.1%

En la sierra hay 18 “ “ “ 27.2%

En la selva hay 5 “ “ “ 7.5%

De lo que se desprende que más de la mitad de las universidades se hallan en la costa, pudiéndose creer que sus especialidades deberían estar muy relacionadas con el mar. Sin embargo esta es la dramática realidad:

<i>PROFESIONES</i>	<i>UNIVERSIDADES</i>		
Ingeniería Naval	1	que representa el	0.1%
Ingeniería Pesquera	11	" " "	1.18%
Extracción Pesquera	1	" " "	0.1%
Recursos Naturales y Energía Renovable	1	" " "	0.1%
<i>MAESTRIAS</i>			
- Ciencias del Mar	1	(Universidad Nacional Federico Villarreal)	
- Ingeniería de Recursos de Agua y Tierra	1	(Universidad Nacional Agraria)	
- Evaluación y Administración de Recursos Pesqueros	1	(Universidad Nacional Federico Villarreal)	
- Hidrobiología Pesquera Extracción y Comercia- lización Pesquera	1	(Universidad Nacional de La Libertad)	
- Acuicultura	2	(Universidades Nacionales de La Libertad y Federico Villarreal)	
- Recursos Acuáticos Vivos	1	(Universidad Nacional Mayor de San Marcos)	

Ninguna ofrece doctorado en Ciencias del Mar. (Asamblea Nacional de Rectores, 1996, Universidades del Perú, Facultades y Carreras profesionales, A.N.R., Lima, 303).

COMENTARIOS

La mayoría de nuestras universidades está concentrada en la costa 65.1%, sin embargo, contrariamente a lo que podría esperarse, las profesiones relacionadas con el mar llegan a 1.48%. Sólo cuatro universidades brindan maestrías rela-

cionadas con el mar y las cuatro son nacionales. Y no existen doctorados en ciencias del mar.

¿Puede haber una realidad más conmovedora? Nuestros estudiantes no tienen oportunidad de elegir mayores especializaciones profesionales, ni universidades en suficiente número que puedan brindarles profesiones relacionadas con el mar. Y casi el 70% de estudiantes universitarios está en la costa.

Seguimos dando espaldas al mar. ¿Por qué en las áreas de mayor incidencia pesquera, como Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Ancash, Ica, Tacna, no se dan más especialidades?

Señores:

Suman doce las universidades nacionales que ofrecen alguna especialidad relacionada con el mar, y tres las privadas. Una de ellas en Ica, otra en Moquegua y otra en Lima. ¿Por qué el capital privado al crear universidades, que suman veintinueve en la costa, no crea facultades que brinden estudios acerca de toda la infraestructura que gira alrededor del mar?

¿Queremos mejorar con técnicas adecuadas la extracción pesquera? Pues formemos más y mejores ingenieros pesqueros.

¿Queremos gente de mar que sepa manejar, construir y manipular naves pesqueras? Pues especialicémoslos.

Saquemos especialistas en manejo de puertos; en administradores portuarios; ingenieros constructores de muelles y, su infraestructura; fabricación de diversos tipos de redes, etc. Mejores constructores navíeros que puedan apoyar la industria de la construcción naval. Creo que esto es uno de los retos mayores y una línea de acción y reflexión de gran importancia y trascendencia.

11. ASOCIACION NACIONAL PRO-MARINA DEL PERU

Es una institución cívico-patriótica de fomento marítimo, que desde el 28 de agosto de 1909 está en actividad. Uno de sus objetivos es promover “la conciencia marítima nacional, en forma especial en la juventud, a través del enaltecimiento de los hechos sobresalientes de nuestra historia, así como de los actos heroicos y patrióticos de sus ciudadanos” (artículo 5º de su Estatuto, 1996).

Pro-Marina tiene una preocupación especial por el fomento y preservación de nuestros recursos acuíferos, así como del patrimonio histórico cultural. Deja oír su voz, cada vez que considera oportuno el momento, para advertir u orientar, acerca de una situación difícil en la que pueda estar en juego la conciencia marítima. Como institución dinámica se esfuerza para “promocionar y alentar las actividades recreativas y deportivas acuático-náuticas”, en coordinación con clubes e instituciones de la especialidad (artículo 6º del Estatuto, 1996).

En su afán por difundir sus objetivos, ha hecho circular interesantes publicaciones como **Pro-Patria**, y un Boletín informativo “El Argonauta”. La asociación “presta a sus asociados … los servicios de biblioteca y auditorium, enmarcados en el desarrollo de su programa de actividades educativas, culturales y recreativas” (artículo 75 del Reglamento, 1996), y cuenta con filiales a lo largo de nuestro país y aun en el extranjero, que rigiéndose por el Estatuto y Reglamento, propician la formación de una conciencia marítima común, como común es el ideal del poder marítimo del país y el amor y respeto hacia nuestra Marina de Guerra.

12. MUSEO NAVAL DEL PERU C. DE N.A.P. JULIO J. ELIAS MURGUIA

- Las visitas guiadas. Los videos
 - La biblioteca. Los paseos en catamarán
-

“El Museo Naval del Perú, Capitán de Navío “Julio J. Elías Murguía”, es una dependencia cultural de la Marina de Guerra, que oficialmente se estableció el 13 de noviembre de 1958”. Desde sus inicios, hasta el día de hoy, se ha ido adecuando a lo que es un museo moderno, dinámico y de proyección a la comunidad.

Las visitas a sus salas de exposición, sean permanentes o temporales, recrean la vida del mar y de sus personajes más representativos. Restos de naves, mascarones de proa, esculturas, cuadros de acciones navales, retratos de sus héroes, reproducciones de naves convueven al visitante. Permiten una interpretación más tangible de los hechos navales. Quienes están encargados de las visitas guiadas, son guías oficiales de turismo y personal militar femenino “especialmente preparado en el área de la historia naval”.

Cuenta con una sala de conferencias y pantallas gigantes donde se proyectan interesantes videos con temas alusivos a la Marina de Guerra y su contribución al

desarrollo nacional; las fuerzas navales; expediciones peruanas a la Antártida o el "Huáscar" de hoy en Talcahuano, etc.

Quienes contemplan estas proyecciones salen fortalecidos en el común sentimiento de admiración y reconocimiento a los hombres de mar y a su esfuerzo constante.

El circuito turístico que se realiza, como complemento a la visita al Museo, en la lancha "Los Argonautas" permite apreciar desde el mar "los lugares históricos y turísticos del Callao". Este paseo es inolvidable para los jóvenes estudiantes. Cuánto bien se puede hacer para formar tempranamente la conciencia marítima, con estas visitas y con su corolario sobre el medio marítimo.

La biblioteca del museo es un atractivo más para los lectores e investigadores, quienes pueden ver complementado su interés con material especializado en historia naval.

Brinda una proyección al medio urbano, que favorece la conciencia marítima, especialmente, con el "curso de promotores culturales", dirigido a escolares de diferentes planteles de Lima y Callao. Su objetivo es destacable, ya que difunde los valores de la Marina de Guerra del Perú y el conocimiento de la riqueza del mar peruano y su relación con el poblador de la costa. Se desarrollan cursos de Historia Marítima, Técnicas de Guiado, Introducción a la Museología, Fotografía y Periodismo, a cargo de profesionales especialistas en dichas materias.

Los niños y jóvenes que toman parte activa en los cursos manifiestan entusiasmo y emoción, lo que gravita en el área familiar y por eso puede observarse en cada ceremonia de inicio o de clausura de estos cursos, a un contingente familiar que es verdaderamente estimulante. Brilla en esas almas un sentimiento positivo hacia los valores marinos, marítimos y navales.

El Museo Naval ha firmado un Convenio con CORDELICA para recibir 300 alumnos diariamente, lo que significa un esfuerzo notable para quienes allí trabajan, pero que les permite cumplir sus objetivos hacia la comunidad. En su afán por estimular la creatividad y tradición naval convoca anualmente a un concurso de modelismo naval, que se lleva a cabo entre los meses de setiembre y octubre y está dirigido a tres categorías: niños, jóvenes y adultos.

Las exposiciones temporales que se ofrecen toman en cuenta las fechas destacables relacionadas con la Marina de Guerra.

Cabe destacar que a los escolares de asentamientos humanos y de pueblos jóvenes se les ofrece las visitas con ingreso libre.

13. IMARPE Y SU ENFASIS

El IMARPE o Instituto del Mar del Perú es un Organismo Público descentralizado del Sector Pesquería, que “realiza estudios científicos sobre el mar y sus recursos vivos, a fin de establecer sólidas bases científicas para su racional explotación sostenible en el tiempo y el espacio y para la protección del ambiente marino”.

En su funcionamiento actúa con autonomía científica, técnica, económica y administrativa y siempre en concordancia con los lineamientos de política y objetivos del sector pesquero.

No ejerce funciones de fiscalización ni inspección o control. Como institución pública, realiza sus actividades de investigación en coordinación con otras instituciones o entidades del país o del extranjero y divulga sus resultados en beneficio de la comunidad nacional o internacional.

Creado en 1963 por el gobierno peruano, contribuye con sus investigaciones a lograr el aprovechamiento racional de los recursos pesqueros y a la preservación del medio marino en el contexto de la pesca responsable (IMARPE, 1994).

Indudablemente la actividad de IMARPE permite crear conciencia marítima, pues es una institución atenta a la explotación racional de nuestros recursos marinos, que permite la alimentación del poblador peruano en forma sostenible.

14. LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

La Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú ha tomado el liderazgo para desarrollar la conciencia marítima nacional. El Departamento de Promoción de la Conciencia Marítima “efectúa las funciones de planeamiento, estudio, evaluación y coordinación de los asuntos relacionados con la formación, desarrollo y fortalecimiento de la conciencia marítima nacional y su proyección internacional”.

La Marina de Guerra promueve la maricultura; para hacerla efectiva ha firmado un convenio de cooperación para el cultivo de conchas de abanico. Este

convenio ha sido firmado por la Dirección de Intereses Marítimos, en representación de la Marina y la empresa peruana Mariexport, pionera en el campo de la maricultura.

Desde el mes de mayo de 1992 se ha dado inicio a este acertado convenio, cuya idea fundamental es promover el desarrollo de la maricultura a nivel nacional “estimulando la captación de semillas en el mar y el cultivo de diversas especies acuáticas”. El área adyacente a la isla San Lorenzo, que cuenta con un banco natural de conchas de abanico, es la zona pionera que inició el proyecto ENZOMAR.

Como feliz complemento a esta actividad, “la Marina asesora a los pescadores del Callao, extractores de mariscos, enseñándoles” gratuitamente “este arte y ciencia de sembrar en el mar”, en palabras del Almirante Fernando Casaretto.

LA DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION DE LA MARINA

Ejecuta complejos trabajos de oceanografía, hidrografía, meteorología marítima por vía satélite, cartografía y señalización náutica, tanto en el litoral como en el ámbito fluvial y lacustre del territorio nacional, contribuyendo a dar a conocer las características hidrográficas y físicas del ambiente y aspectos relacionados con la acción atmósfera-océano. Provee invaluable ayuda a la navegación. Contribuye alertándonos acerca de tsunamis en el Pacífico.

“Pone a disposición de los navegantes y aficionados al mar en general, cartas náuticas de nuestro litoral y publicaciones como derroteros, tablas de mareas y otras de interés y gran utilidad para los que viven del mar (pescadores, patrones de pesca, marinos mercantes, etc.) o, para los aficionados a las múltiples actividades que ofrece nuestro variado litoral” (tablistas, buzos, aficionados al turismo costero, etc.) (Espinoza Reyes, 1997:563).

En toda el área de su influencia, esta Dirección contribuye a la toma de conciencia marítima y a asumir un papel responsable frente a ella.

ACCION CIVICA DE LA ARMADA PERUANA

La Acción Cívica de la Armada Peruana realiza un conjunto de actividades de alcance nacional, regional o local que cumple sin apartarse de su misión fundamental de velar por la soberanía nacional. Sus acciones van dirigidas en beneficio de la colectividad y como cooperación al desarrollo socio-económico del país.

Las Fuerzas Navales en colaboración con las autoridades gubernamentales desarrollan actividades asistenciales, técnicas y de desarrollo, con la finalidad de contribuir en las tareas y objetivos del Gobierno Central, contando para ello con los variados recursos humanos y materiales que le confía la Nación.

Si bien la Acción Cívica tiene antecedentes que datan del siglo pasado, es en marzo de 1989, durante el gobierno del Arquitecto Fernando Belaunde Terry, cuando se establece un Manual para la Formulación y Ejecución de los Planes de Acción Cívica. Con éste se norman las acciones de la Dirección de Sanidad y de los Organismos de Apoyo, en lo relativo al Planteamiento y Ejecución de la Acción Cívica de la Marina. Esta Acción Cívica se realiza con dos objetivos:

1. Acción Cívica Naval: empleando medios y recursos en las zonas de influencia naval, cubriendo aspectos educativos, de salud, recreativos, de comunicaciones, de transporte y seguridad.
2. Servicio Cívico Nacional: es el que realiza la Marina en armonía con otros organismos del Sector Público y Privado a través de los Servicios Fluvial del Amazonas, del Río Madre de Dios y Lacustre del Titicaca, con la finalidad de prestar asistencia técnica y la ayuda necesaria con los recursos de los Ministerios que participan en el Programa y con recursos adicionales que pudieran ser asignados, prestados o donados, para elevar el nivel Social, Económico y Cultural de las poblaciones, promoviendo su desarrollo integral.

Tanto la Acción Cívica Naval como el Servicio Cívico Naval abarcan los siguientes aspectos:

- a. Educacional: alfabetización, reparación, mantenimiento y mejoramiento de locales escolares, suministro de útiles escolares, movilidad, facilidades recreativas, etc.
- b. Salud y saneamiento: instalación y operación de postas médico-odontológicas, atención médica ambulatoria, instalación de agua, desagüe y luz, limpieza y remodelación de locales escolares.
- c. Recreativo: dar facilidades a los clubes deportivos, organización de concursos literarios, organización de períodos vacacionales para gente de modesta condición, fomento de actividades náuticas y natación.
- d. Comunicaciones: construcción, ampliación y mantenimiento de vías de comunicación, de locales, instalación y operación de oficinas postales y telegráficas.

- e. Transportes: facilidades de otorgar transporte eventual con los medios disponibles.
- f. Seguridad: establecimiento de normas y entrenamiento para ayudar a combatir incendios, inundaciones, terremotos y otros siniestros, así como la prevención de delitos comunes.

DIRECCION DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

De acuerdo a la Ley Orgánica de la Marina, corresponde a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas “ejercer el control para evitar la contaminación del mar, ríos y lagos navegables”.

Por esta razón la organización de la DICAPI cuenta con el Departamento de Prevención y Control de la Contaminación y Carga Peligrosa. Su misión es dictar, proponer normas y disposiciones con el fin de cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos nacionales y convenios internacionales relacionados con la preventión de la contaminación, así como el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

Existe un Convenio Internacional MARPOL 1973/1978, que desde octubre de 1983 ha entrado en vigor en el Perú, (sus siglas corresponden a Maritime Pollution). Este Convenio es la base del Departamento de Prevención y Control. Es aplicable a las naves mercantes, no a las de guerra. Y las reglamentaciones que da la Autoridad Marítima del Perú son sólo para los barcos de bandera nacional.

El convenio MARPOL “es el más ambicioso de los tratados internacionales jamás concertados en materia de contaminación del mar. Se ocupa no sólo de la contaminación por hidrocarburos, sino de toda clase de contaminación marina, a excepción de la causada por el vertimiento en el mar de desechos procedentes de tierra, que quedó incluida en otro Convenio adoptado el año anterior” (Andía D. Angel, 1993:50).

CAPACITACION A PESCADORES

La Marina de Guerra ofrece ciclos de capacitación para los instructores del Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita, “para que posteriormente capaciten a los hombres que se dedican a la faena diaria de la pesca artesanal en la Región Norte”.

El personal de las Capitanías de Zorritos, Talara, Paita, Pimentel, Pacasmayo y Salaverry forma grupos móviles con la finalidad de que la instrucción que se imparte sea óptima, la misma que se lleva a cabo en las instalaciones del Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita.

Asimismo la Armada Peruana ha suscrito convenios de capacitación similares con importantes centros de formación académica del país, como la Escuela Nacional de Marina Mercante, el Instituto Superior Tecnológico de Chimbote, el Instituto Superior Tecnológico Estatal de Huarmey, así como también con la Dirección Regional de Pesquería de Ucayali y las Universidades Nacionales de Tumbes, Ica, Ilo e Iquitos.

SIMA PERU S.A.

El Servicio Industrial de la Marina cumple un valioso y significativo aporte al desarrollo de la industria naval y metal mecánica del país, a través de sus centros de operaciones en el Callao, Iquitos y Chimbote. Desde octubre de 1973 en que fue fundada, "ha intensificado sus actividades de servicio en cuanto a la construcción y reparación de buques de la Marina de Guerra del Perú, así como para los armadores nacionales y extranjeros".

El SIMA no sólo ha logrado crear fuentes de trabajo, sino que su actividad impulsa otras industrias nacionales.

Nuestra Marina de Guerra monitorea el SIMA Perú y en este empeño ha demostrado eficiencia y responsabilidad contando con el apoyo y soporte de la "gente de mar", es decir con personal que trabaja en el área marítima.

Los buques de la Flotilla de auxiliares de nuestra Escuadra administrados por la Dirección Naviera Comercial son naves construidas en los astilleros del SIMA-Callao y realizan transporte marítimo de cabotaje, de exportación e importación.

CITEN

El Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval capacita anualmente a cientos de alumnos que egresan de sus aulas, a fin de que dominen las variadas especialidades del quehacer naval, cada vez más exigente y de sofisticada tecnología.

Todas estas personas, graduadas como electrónicos, maquinistas, mecánicos, electricistas, enfermeros, caldereros, maniobristas, artilleros, entre otras especialidades, conforman la familia naval, que cual simiente, multiplica y proyecta en su seno familiar, nuevas vocaciones marineras, que finalmente, se desarrollan en el mar, en los buques de la Armada, o al pie del mar, en las instalaciones navales. Siempre el mar está presente en ellos, y aun cuando una gran mayoría no ha nacido en la costa, se va desarrollando en ellos una conciencia marítima formal.

LA ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE “ALMIRANTE MIGUEL GRAU”

Con la dirección y asesoría de la Marina de Guerra, prepara reconocidas promociones de marinos mercantes que, a falta de trabajo local, sirven eficientemente en flotas mercantes de todo el mundo.

Esta Escuela tuvo su impulso fundador en la persona del Comandante Luis Felipe Villena Gutiérrez, quien, calibrando la necesidad de formar conciencia y eficiencia a jóvenes marinos mercantes, logró que el gobierno oficializara su creación el año 1971. En este esfuerzo fue secundado por el entonces Comandante Gonzalo Gambirazio.

Su labor se amplía con la preparación de oficiales de Pesca y Navegación, que con la modalidad de “Segunda Especialización” ofrece a los interesados.

LA REVISTA DE MARINA

Organo de la Marina de Guerra, se ha convertido en un puntal insustituible que, como vocero oficial, cubre toda la gama de materias relacionadas con el mar. El lector asiduo de ella verá fortalecida su conciencia marítima, al obtener un conocimiento científico y práctico de las ciencias y temas relacionados con el mar. Por ello, considero como una línea de acción a corto o mediano plazo, la mayor difusión de este interesante órgano de prensa.

LA ASOCIACION DE EX-CADETES NAVALES

Nacida el año 1955, un 8 de octubre, con 127 socios fundadores, cuenta entre sus objetivos el ofrecer plena colaboración institucional en todo aquello que contribuya al engrandecimiento, eficiencia, bienestar, confraternidad y espíritu de cuerpo de la Marina de Guerra del Perú, dentro del rol que a ésta cabe en tiempos de paz y guerra.

Otro de sus objetivos se resume en difundir las tradiciones, historia y logros de la Marina, de modo de lograr una sólida conciencia naval y marítima.

15. EL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

El tema del cual estamos haciendo algunas reflexiones amerita puntualizar el importante desempeño de este nuestro Instituto, como primera línea de acción en la formación de la conciencia marítima.

Desde que el 17 de octubre de 1973, el Decreto Supremo N° 015-73, lo crea-
ra, como “continuación de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú”,
hasta el día de hoy, este Instituto no ha dejado en su empeño de “historiar la vida
marítima nacional” y con vigor obsesivo, sabe emplear con los medios a su alcan-
ce, todos los argumentos que fomenten el estudio del mar, la historia marítima y el
poder naval.

Edita periódicamente una conceptuosa e impecable Revista, que es el órgano
oficial del Instituto. Y no repara en esfuerzos para imprimir publicaciones sobre
variados temas del acontecer nacional, en las áreas mencionadas, motivando positi-
vamente la conciencia marítima , fluvial y lacustre del país.

Sus objetivos se cumplen con creces, pues a la publicación de la 1ra. y 2da.
parte de la *Historia Marítima del Perú*, se suman la *Monografía los Puertos del
Perú*; y una Serie Menor, con estudios de materias específicas.

Convoca a conversatorios sobre temas de actualidad y vinculados al queha-
cer marítimo. Está atento a las conmemoraciones histórico-navales para acoger en
su Casa los mejores recuerdos de esas efemérides.

Congrega a la comunidad local, en sus exposiciones, debates y encuentros
marítimos-navales.

Cada presentación de los libros que edita, congrega a lo más selecto de la
familia naval.

Lo que acabo de resaltar puede darnos una idea del esfuerzo y múltiple tra-
bajo que desempeña el Instituto que hoy nos congrega una vez más. Pero faltaría-
mos a la verdad si no destacamos mayores logros, como la elaboración de un
Proyecto de Política Marítima, el año 1990, “que permite visualizar lo que po-

dríamos denominar nuevos espacios de desarrollo y proyección comercial en el interior del país, así como a nivel internacional”.

Su labor difusora se incrementa, con la publicación de un artículo especializado, en cada emisión de la *Revista Movimiento Naviero, Aéreo y Terrestre de la Cámara de Comercio y la Producción del Callao*. En la **Revista de Marina**, tiene a su cargo una destacada sección.

Para desarrollar proyectos conjuntos, de intercambio cultural y científico, de asesoría para el desarrollo de la arqueología submarina; de preservación y difusión del Archivo Histórico de la Marina, ha firmado Convenios con la Universidad de Lima, Centro de Altos Estudios Nacionales, Dirección de Intereses Marítimos y Universidad de Alabama, respectivamente.

En 1984 se creó la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, destinada a cultivar y promover dichos estudios.

Ofrece apoyo consejo y asesoría a diversas entidades de la Marina de Guerra.

Es usual leer en los diarios, opiniones oportunas de los Miembros de Número, cuando el acontecer nacional lo amerita. Creo que sólo nos falta tener espacios estables en radio y televisión para abarcar un mundo más heterogéneo y masivo.

No existe en el Perú, probablemente en Hispanoamérica, un Instituto de la calidad, esfuerzo y tesón y argumentos que éste, cuya casa me acoge esta noche. ¡Cómo no sentirme abrumada y orgullosa de pertenecer a él!

Agradezco a la Junta Directiva por esta deferencia y a los Miembros de Número que me propusieron. Pero permítanme mencionar sólo a dos personas, en las que deseo sintetizar mi admiración y cariño a este Instituto, al que conozco desde que fue Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú: Federico Salmón de la Jara y Luis Felipe Villena Gutiérrez, a ellos un abrazo agregado de la hija de Julio Elías.

FINAL

No podría terminar esta exposición, si no traigo con la pluma y la palabra, para que nos acompañen esta noche, a los Miembros de Número, a quienes la naturaleza humana ha alejado de nosotros. Permítanme pedirles dentro de un minuto de silencio, y puestos de pie, ir mencionando sus nombres:

1. C. de N. Francisco Quirós Tafur	20-04-75
2. C.de C. (r) Dr. Teodosio Cabada González Prada	06-04-78
3. Dr. Jorge Basadre Grohmann	28-06-80
4. Dr. Hermann Buse de la Guerra	22-08-81
5. C. de C. (r) José Carlos Cosio Zamalloa	19-10-82
6. Dr. Georg Petersen Gaulke	21-01-85
7. Dr. Jorge Sánchez Romero	15-08-85
8. Dr. Geraldo Arosemena Garland	23-06-87
9. Dr. José Luis Bustamante y Rivero	11-01-89
10. Dr. Javier Buenaño Muro	15-04-89
11. Ing. Ramón Mugica Martínez	29-03-91
12. Ing. Jorge Grieve Madge	20-11-91
13. Calm. (r) Esteban Zímic Vidal	31-01-92
14. C. de F. (r) Juan Manuel Castro Hart	27-09-92
15. Dr. Manuel Vegas Vélez	10-04-95
16. Valm. (r) José Carvajal Pareja	28-09-96
17. C. de F. (r) Fernando Romero Pintado	6-12-96
18. Dra. Ella Dunbar Temple	20-02-98

Señores, muchas gracias.

BIBLIOGRAFIA (Informes, folletos, simposios, revistas)

1. Andía Delgadillo, Angel.- 1993. Control de la contaminación marítima por la Marina de Guerra del Perú, en sus aguas jurisdiccionales, R.M., marzo-abril, pp. 59-63.
2. ASECANAVAL.- 1982. Estatutos de la Asociación Ex-Cadetes Navales del Perú. Eximpresos, 22 pp.
3. Attenborough, David.- 1970. La fertilidad del mar peruano, R.M., enero-febrero, pp. 77-79.
4. Attenborough, David.- 1997. R.M., enero-marzo, pp. 77-80
5. **Caretas**.- 1993. El mar múltiple, 3 junio, p. 16
6. **Caretas**.- 1993. El Peruano y el mar, 10 junio, pp. 2-5
7. Cámara de Comercio y la producción del Callao.- 1997-98. Movimiento Naviero, Aéreo y Terrestre, diciembre 1997, enero y febrero 1998, Callao.
8. Carcelén Basurto, José.- 1980. Los intereses marítimos y su relación con la Marina de Guerra del Perú en la década del 80, R.M., noviembre-diciembre, pp. 213-222.
9. Casaretto, Fernando.- 1980. Ama tu mar, R.M., mayo-junio, pp. 297-312
10. Cedro, 1994. Psicoactiva, Edición extraordinaria, Nº 13, Lima
11. Dipaz Tovar, Gaspar.- 1996. Origen y trayectoria de la marinera, R.M., julio-setiembre, pp. 101-108.
12. ENAPU, 1993, Memoria, p. 54
13. ENAPU, 1995, Memoria, p. 49
14. Escuela Naval del Perú, Himnos, canciones y gritos deportivos de los cadetes navales
15. Flores Palomino, Manuel.- 1988. El factor Marítimo en el desarrollo nacional, R.M., mayo-junio, pp. 273-283.
16. Guerola, José Luis.- 1991. ¿Hacia una nueva política portuaria en el Perú?, R.M., julio-setiembre, pp. 9-23.
17. Guerola, José Luis.- 1996. Contaminación del medio marino: análisis de un problema mundial de interés prioritario, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, Nº 15, pp. 37-86.
18. González Díaz, Segundo.- 1987. Los intereses marítimos del Perú, R.M., enero-febrero, p. 83 y sgtes.
19. Indacochea Queirolo, Alberto.- 1980. Los intereses marítimos y su relación con la Marina de Guerra del Perú hasta 1979, R.M., noviembre-diciembre, pp. 207-212.
20. Instituto del Mar del Perú. IMARPE, 1995, Oficina de Estadística e informática, Callao
21. Instituto del Mar del Perú. IMARPE, 1996, Presentación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, pp. 58.

NOTA: Las siglas R.M. se refieren a **Revista de Marina**, órgano de la Marina de Guerra del Perú.

22. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1995, La marina mercante peruana y el interés nacional, Simposio Internacional 08 y 09 de febrero.
23. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1997, Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, varios autores, informe interno.
24. Lacherre Calderón, Virginia.- 1994. Antiguas creencias vinculadas al mar, R.M., mayo-junio, pp. 22-34.
25. Musso, Juan.- 1989. El Perú y su mañana marítimo, R.M., enero-febrero, pp. 51-59
26. Ordóñez, Dwight.- 1993. De piraña a Delfín, Cedro N° 1, Lima
27. Ortiz Sotelo, Jorge.- 1989. Fundamentos para la conciencia marítima, Período prehispánico, R.M., pp. 61-73.
28. Reglamento de Capitanías y de las actividades marítimas, fluviales y lacustres. 1987
29. UNIFE, 1996. Primera infancia: el reto de una nueva vida. Varios, CONCITEC, p. 707 y sgts. Lima.
30. Vegas Vélez, Manuel.- 1992. La investigación oceanográfica en el Perú, desde Humboldt a nuestros días, I.E.H.M., Nº 6-7, pp. 139-256.
31. Villena, Luis Felipe.- 1972. ¿Qué significado tiene nuestra marina mercante en el desarrollo del país?, R.M., setiembre-octubre, pp. 458-461.
32. Villena, Luis Felipe.- 1973. ¿Qué es hacer una Marina Mercante poderosa?, R.M., 1a., 2a. y 3a. parte, marzo-abril; mayo-junio; noviembre-diciembre.
33. Villena, Luis Felipe.- 1974. ¿Por qué no existe cabotaje en el Perú?, R.M., setiembre-octubre, pp. 453-460.
34. Villena, Luis Felipe.- 1978. El futuro del cabotaje en el Perú, R.M., mayo-agosto, pp. 143-150.
35. Villena, Luis Felipe.- 1979. La Marina Mercante en tiempos de guerra, R.M., julio-agosto, pp. 53-57.
36. Villena, Luis Felipe.- 1981. Cabotaje marítimo en el Perú: Pasado, presente y futuro, 1a. parte, R.M., marzo-abril, pp. 274-286.
37. Villena, Luis Felipe.- 1981. Cabotaje marítimo en el Perú: Pasado, presente y futuro, R.M., mayo-junio, pp. 385-393, 2a. parte.
38. Villena, Luis Felipe.- 1981. Desarrollo portuario, R.M., julio-agosto, pp. 143-148
39. Villena, Luis Felipe.- 1983. El puerto del Callao, R.M., julio-agosto, pp. 109-112
40. Villena, Luis Felipe.- 1984. Los puertos, su problemática y su gravitación en la defensa y la economía nacional, R.M., mayo-junio, pp. 347-366.
41. Villena, Luis Felipe.- 1991. Nuestra Empresa Nacional de Puertos: hoy y mañana, R.M., julio-setiembre, pp. 43-51.
42. Villena, Luis Felipe.- 1997. El progreso viene del mar, R.M., octubre-diciembre, p. 125.
43. Villena, Luis Felipe.- 1998. Puertos de región Grau, son el futuro. Actualidad, Lima

Discurso de recepción del Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde

Es para el que habla, sumamente grato, cumplir con el encargo del Comité Directivo de nuestro Instituto, de dar la bienvenida a una ilustre dama como la señora Hilda Elías de Zevallos, a quien en esta solemne ceremonia especial, incorporamos como nueva Miembro de Número de este Instituto de Estudios Histórico-Marítimos; y es para mí mucho más grato por tratarse de la hija de un apreciado amigo, que fuera un ilustre Miembro de Número y pionero de las inquietudes de la Marina para escribir su historia.

Fue Julio J. Elías nuestro Brigadier el año 1923 en la Escuela Naval del Perú y desde esa época, estudiioso e investigador de nuestra vida naval.

La señora Elías acaba de darnos una gran lección y al terminar su disertación nos ha pedido un homenaje para aquellos que partieron hacia el mas allá, y estoy seguro que por modestia ha dejado de mencionar el nombre de su ilustre padre. Por eso yo, al iniciar mis palabras de bienvenida, os pido me acompañen, no con un recuerdo u oración sino con un fervoroso aplauso por todo lo que hizo y el porqué nuestro Museo Naval ostenta su ejemplar nombre.

Hilda Elías nació en esta bella ciudad, tierra de Santa Rosa de Lima, en el hogar formado por el Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía y la señora Hilda Venegas González Córdoba. Su padre, don Julio, era natural de las calientes tierras iqueñas, donde se producen las buenas uvas y los famosos pisco, su bisabuelo, el señor Coronel de Artillería don Wenceslao Venegas Palacios fue el primer Jefe de la Columna de Artillería del Callao, quien combatió durante la Guerra del Pacífico en las jornadas de San Juan y Miraflores; y ex Alcalde de La Punta - Callao.

Nuestra disertante realizó sus estudios primarios y secundarios en el Colegio "Santa Ursula" de las madres alemanas de la Orden Ursulina. Ya jovencita y previo a sus estudios universitarios, la conocimos, siempre muy entusiasmada, compartiendo en las ceremonias patrióticas con su ilustre padre, cuando éste presidía la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el Dos de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, y también en la Asociación Nacional Pro-Marina en todo lo referente a la celebración de las efemérides nava-

les, así como en la campaña de la gran colecta nacional, -tratando de hacer llegar al último rincón del país- la “Conciencia Marítima”, para defender nuestro mar.

Ingresa a la Pontificia Universidad Católica del Perú y estudia en las Facultades de Letras y de Educación, donde culmina los estudios de Doctorado en Educación, habiendo recibido la Licenciatura de Profesora de la mencionada Universidad.

Estudió como Post Grado, la primera Maestría de Ecología General y del Perú, convocada por la Universidad Garcilaso de la Vega. Ha sido profesora en la Facultad de Educación en la Pontificia Universidad Católica. Ha tomado parte en eventos nacionales e internacionales relacionados con temas de su especialidad. Ha presentado los siguientes estudios en los simposios de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

- En 1991, en el Callao:
“Primera Expedición colonizadora que parte del Callao hacia Oceanía, 1595”.
- En 1993, en Viña del Mar - Chile:
“Acción Cívica de la Armada Peruana en tiempo de paz”
- En 1995, en Buenos Aires - Argentina:
“Noticias Marítimas y Navales de la Provincia de Buenos Aires”, aparece en la **Revista de Argos** de Buenos Aires, 1821 con referencias a noticias relacionadas con el Perú.
- En 1997, en Madrid - España:
“Las expediciones marítimas, estrategia vital de la conquista del Perú”

Asistió a la XIII Asamblea de FEDALMAR en la ciudad de Taipeí, en 1995. En representación de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, intervino con el tema “Isabel Barreto, primera mujer marinera del Perú y única adelantada femenina que menciona la historia”.

Entre las Instituciones a las que pertenece están:

- Socia de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú
- Socia de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el Dos de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.

Sus obras:

- **Colón: mediador de dos mundos**, 1992
- **La misión belga, una reforma de la educación peruana**, 1993
- **El tiempo de Isabel Barreto y su viaje colonizador a las Islas Salomón**
- **Expansión de Portugal y España, siglos XV - XVI**, 1997

Ha participado en el 50º Aniversario de la Expedición de la Balsa "Kon-Tiki" y su homenaje a Thor Heyerdahl. También ha participado en los encuentros de psicólogos y orientadores de Educación Superior en los años 1991 y 1993. Es autora de diversos artículos en diarios y revistas. En la actualidad es Profesora de la Universidad de Lima en la cátedra de Historia.

Como podemos apreciar, la formación profesional y la labor desarrollada acreditan a la señora Hilda Elías de Zevallos para ser incorporada como Miembro de Número de nuestra institución. Antecedentes que han sido corroborados con la excelente exposición que nos acaba de brindar, al dar lectura a su trabajo titulado: "La Conciencia Marítima, líneas de acción y reflexión".

Este trabajo constituye una gran lección, ya que casi la habíamos olvidado en nuestro país y es además un recuerdo de todo lo que debemos al Glorioso "Mar de Grau", por lo que nos ha dado desde antaño, cuando los andinos bajaban al litoral en busca de comida.

Sabemos que el mar es uno solo, con nombres diferentes, según lugares o hechos, así como nosotros al Océano Pacífico que baña nuestro litoral lo llamamos el Mar de Grau. Mar que nos pertenece a todos los peruanos, por lo que debemos tener cuidado de él, saber utilizarlo como instrumento de progreso, como crisol de una hermandad que comprenda su unidad, a base de una "Conciencia Marítima" la que clasifica la doctora Elías como "Sentimiento Nacional que impulsa al hombre a reconocer su relación con el mar". Este sentimiento es tan antiguo como lo ha sido el establecimiento de los primeros habitantes en las costas del mundo.

Sabemos, y lo hemos aprovechado, que una bahía abrigada, una franja costera, un río que se abre paso al mar, significa al país que la posee, un puerto abierto, un camino ancho y sin dueños, que recibe a todos a los que a él se acercan con el respeto que su fuerza o intensidad inspira y con el valor del que busca el progreso y la paz.

Todo eso y mucho más nos hace recordar la doctora Elías, pues siendo el Perú un gran productor de recursos marinos, sólo los pesqueros tienen conciencia marítima en esta época para explotarlo.

Ya no poseemos una Marina Mercante que transporte esos productos marinos a los países de ultramar regresando a puerto con los necesarios para nuestra vida.

Muy pronto nuestros puertos serán explotados por extraños capitales y el manejuelo de su carga ya no lo harán los que eran nuestra reserva naval, esos jóvenes portuarios que después de cumplir su servicio militar volvían a sus puertos a relevar a sus padres o abuelos inflamados en ese sentimiento llamado: "Conciencia Marítima", adquirido cuando formaban parte de la Marina de Guerra Nacional.

La doctora Elías nos hace historia sobre este tema, nos recalca que el mar es amigo de larga data para el hombre peruano, nos recuerda lo que afirmaba Cieza de León, al decir que los naturales de Tumbes eran grandes pesqueros de lo que se beneficiaban sacando gran provecho.

Se refiere a lo expresado por el Almirante Ramos Montoya sobre el gran porcentaje de peruanos que vivían de las labores marítimas.

También sobre las afirmaciones de la siempre recordada María Rostworoski cuando afirmaba que en el litoral hay que tener presente esa dualidad de procedencia de las rutas naturales.

Sí, sabemos que el mar es amigo, como dice el doctor Aurelio Miró Quesada y como lo han dicho desde tiempo atrás grandes escritores y filósofos.

No podía la doctora Elías Zevallos dejar de hacer una sinopsis ecológica del mar peruano, denominada así la nueva rama de las Ciencias Biológicas que debería estudiar los problemas del ambiente, donde viven los diferentes animales y vegetales y las relaciones que puede haber de dicho ambiente o hábitat y el ser vivo que allí se desarrolla.

En la costa se desarrollan actividades diversas fuera de la industria pesquera, como el petróleo, el cabotaje nacional o internacional, las aguas servidas de sus poblaciones, etc., todo ello si no se cuida da por resultado una enorme contaminación del Océano Mundial.

Por el año 1960, siendo el que habla Director General de Capitanías, vino el auge de la pesca en el Perú, no había reglamentos ni leyes al respecto; el resultado fue una enorme contaminación del mar del Callao y la Dirección a mi cargo, imbuida en la conciencia marítima se valió de todos los medios para contrarrestar ese mal, lo que se completó con el traslado del emisor de aguas servidas hacia el norte de Ventanilla; así pudo volver el Callao a su antiguo ambiente, pero aún había mucho por hacer, a pesar de que en diferentes épocas la Marina de Guerra ha tratado de limpiar el fondo del mar del Callao y las Capitanías aplicando multas a los infractores, no consiguió mejorar el medio ambiente.

Nuestra disertante se ocupa del transporte marítimo. Fatalmente hoy en día no hay Marina Mercante Nacional, y así lo demuestra ella, y se refiere también a la infraestructura de los puertos que día a día va deteriorándose desde que fue trasladado al Ministerio de Transportes, donde lógicamente debido a la diversidad de funciones no existe "Conciencia Marítima".

No hay flota mercante, vendemos y compramos por mar, pero lo hacemos en barcos extranjeros y tenemos que repetir una y mil veces más que el Perú necesita una Marina Mercante racionalmente estructurada, eficiente y competitiva en el mercado mundial, capaz de transportar carga que por justicia, derecho y reciprocidad le corresponde, contribuyendo a la generación de divisas, dando fuentes de trabajo y desarrollo a miles de miles de trabajadores. Una Marina Mercante consolidada es de gran valor para el desarrollo nacional y para nuestra reserva naval.

Referente a este asunto, a pesar de que todos la conocemos, quisiera dedicar unas palabras a la problemática de la Marina Mercante Nacional y como una reflexión a nuestras urgentes necesidades.

Las medidas dictadas por DL 644 del 22 de junio de 1991 y el DS 020-OITC del 3 de julio de 1991 que abre las puertas a la competencia internacional, no han dado el fruto esperado por estar hechas en condiciones de desventaja.

Nuestra Marina Mercante, que contaba con un total de casi 60 naves de bandera nacional, en la actualidad sólo cuenta con tres, todas pertenecientes a la Marina de Guerra, las mismas que no hacen tráfico internacional, sólo cabotaje de petróleo, por lo que tiene razón al decir que ha desaparecido.

El comercio exterior del Perú es del orden de los 14 mil millones de dólares, de los cuales el 95% (13,300 millones) lo transportan por mar, en beneficio exclu-

sivo de buques de bandera extranjera; el 8% de este monto o sea unos 100 millones de dólares, corresponden a fletes que benefician a líneas extranjeras.

Es importante destacar lo actuado en las líneas aéreas que estaban en camino de llegar a la misma crisis por la que atraviesa la Marina Mercante Nacional.

Las líneas aéreas han tenido el éxito de lograr se dicte una ley exonerándolas de tributos a la importación de aeronaves, y sin embargo, pese a que las condiciones de la Marina Mercante son similares, no se ha considerado a ésta en la citada ley para la importación de naves de alto bordo. Existe indudablemente el tema de la construcción naval, en el caso de alto bordo, pero esto es algo que debe estudiarse detalladamente a fin de evaluar su posibilidad de construcción en condiciones rentables para los armadores nacionales.

Por todo lo antes mencionado se desea lograr que el Ministerio de Transportes nombre una Comisión Especial que estudie la problemática de la Marina Mercante del Perú, con el fin de:

- Declarar la situación actual de la Marina Mercante Nacional
- Considerar el Transporte Marítimo de Prioridad Nacional
- Establecer las medidas promocionales que permitan el resurgimiento de la Marina Mercante Nacional.
- Contemplar la carga que se le da a la Marina Mercante, cobrándole sobrecostos que afectan a su labor y que ha dado por resultado que muchas de ellas cancelen sus servicios y otras han buscado una bandera que los apoye.

El Perú es una país de gran tradición marítima, pero en estos últimos años, casi sin darnos cuenta ha ido decayendo y es que está fuera de la línea de acción naval y por tanto fuera de la "Conciencia Marítima" que se debe fomentar en esta línea de acción.

Otras líneas que nuestra disertante aprecia y muy bien son:

- Turismo Marítimo
- Arte
- Deporte Náutico

Sobre esas líneas se puede crear una infraestructura que atraiga al turista hacia el mar, como sucede en Grecia, Italia, el Caribe y otras regiones, porque en

el Perú contamos con lugares bellos como las Islas Ballestas, las Líneas de Nazca y muchos lugares más, como era antiguamente el Gran Club de Pesca de Atunes en Cabo Blanco.

La actual política económica liberal que viene arrojando cifras microeconómicas no ha sido capaz ni ha podido identificar en la Marina Mercante Nacional una actividad que contribuya al desarrollo socioeconómico y a la Defensa Nacional. Por todo eso somos responsables todas las personas e instituciones que hemos tenido algo que hacer en el aspecto marítimo, debido a tener cargas tributarias que soportan los buques peruanos, al extremo que los extranjeros, por ejemplo, compran sus combustibles sin pagar los impuestos, mientras que a los buques peruanos se les exige. Por esta razón fundamental y otras de un marco legal adecuado es que nuestra Marina Mercante está en crisis.

La Marina Mercante es nuestra reserva naval, cuyo apoyo es importante en la logística de la Defensa Nacional tanto en situaciones de emergencia exterior como interior.

En cuanto al arte, basta ver las reliquias almacenadas en los desiertos arenosos del litoral peruano, se encuentran cerámicas fabricadas miles de años atrás, que nos ilustran sobre el mar, sus peces, aves y de hombres que se dedicaban a la pesca con el objeto primordial de la existencia.

También sobre el barro de las viviendas vemos dibujos de líneas onduladas como las olas del mar y objetos marinos; lo que nos hace ver que el peruano forjó parte de su cultura que es nuestra, bajo las influencias del mar.

Por otro lado, seguimos viendo que el mar es fuente de inspiración para escritores, poetas y compositores y como prueba de ello nuestra disertante agrega a su trabajo una recopilación de letras y autores escogidas por el señor Lucas Borja.

No debemos olvidar a nuestro recordado Comandante Francisco Quirós, autor de nuestro Himno, así como a Augusto Tamayo Vargas en el mito Viracocha, que lo convirtió en poesía lírica y para no seguir nombrando a otros, al escritor pisqueño Abraham Valdelomar, que en todas sus narraciones tuvo siempre presente el mar.

Y por último, nuestro Instituto al editar el primer tomo de la *Historia Marítima* lo tituló "El Mar, gran personaje". La señora conferencista no olvida nada

que nos estimule para ir hacia el mar, de frente a él y nunca de espaldas. Ve en los bailes las características del folklore peruano y como tradición "Las alegres marineras".

En el deporte y la recreación encuentra otra línea para llevar a la juventud a conocer el mar mediante las prácticas de deportes náuticos tales como las regatas a vela, remo y motor, la tabla hawaiana, la pesca submarina, el buceo, etc.

El Perú requiere más instituciones que atraigan culturas y formen infraestructura adecuada. No pierde de vista los hogares de rehabilitación para los niños que corren a cargo del INABIF. También ve con interés la educación peruana en su primaria, secundaria y universitaria, explicando todo lo que se puede ganar con una juventud bien dirigida.

Como buena socia de la Asociación Nacional Pro-Marina, sabe que desde 1909 no se desmaya en inculcar al pueblo peruano, sea costeño, andino o amazónico la importancia para la Patria de que cada ciudadano tenga muy afianzada en sí la Conciencia Marítima.

El Museo Naval del Callao, cuyo nombre es "Julio J. Elías Murguía", es otro establecimiento naval que hace y puede hacer mucho más en esta obra de concientización marítima.

La Marina cuenta con otras instituciones como IMARPE, dedicada al estudio de la fauna marítima.

La Dirección de Intereses Marítimos, que creo yo que entre las funciones que debe realizar es el dar instrucciones coordinadas para que todas las líneas de acción puedan hacer una labor común. La Dirección de Hidrografía y Navegación, siempre alerta para predecir los malos tiempos. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, cuya función principal es evitar la contaminación.

No se pueden olvidar las diferentes Escuelas de la Marina. Se han perdido los gremios marítimos, hombres de las reservas navales que además eran ojos y brazos de los Capitanes de Puerto.

Y para terminar, nuestro Instituto empeñado en hacer conocer nuestra historia científica y tradicional desde sus orígenes.

Señora doctora Hilda Elías de Zevallos, la acogida dada en un aplauso general de la Asamblea, significa su ingreso a esta nave de la tradición y de la vida

naval, que la recibe a usted con los más altos honores que una dama de su merecimiento entra a engrosar, como Miembro de Número y como una tripulante más de este hermoso navío, destinado al estudio de nuestra Patria, después de haber surcado con grandes y minuciosos estudios el glorioso “Mar de Grau”.

Reciba nuestra más cordial acogida y estamos seguros nos brindará con su entusiasmo y sabiduría el máximo apoyo para el mejor éxito de nuestra misión; por consiguiente, desde este momento está usted enrolada en las filas del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Artículos

*Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano**

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA

Origen, época, lugares, entornos, familia, circunstancias y personales aptitudes determinan, ciertamente, la imagen y obra de todo hombre; así como la huella de su paso por la vida. El hombre es el protagonista esencial en la historia de nuestra Patria, historia que esta ilustre Academia cultiva y promueve desde su creación, como Instituto Histórico del Perú, hace ya casi un siglo. Creo que en el caso de Teodosio Cabada González Prada se cumplen cabalmente todas estas condiciones, cuando se intenta hacer un breve recuento de su brillante personalidad y su polifacética obra a lo largo de su existencia.

Marino, geógrafo, abogado, catedrático universitario, diplomático, poeta, empresario exitoso, agregaba a todos estos aspectos, un señorío innato en el más puro sentido de la expresión.

Manuel Cabada Inurritegui, militar español, llega al Perú a fines del siglo XVIII y se afina en la legendaria ciudad de Cajamarca, epílogo del Imperio Incaico, iniciando el rasgo biográfico de los Cabada. De este tronco nacerían las ramas, enteramente peruanas, cuyos descendientes honraron, sin solución de continuidad, origen, épocas, lugares y apellido. El primer Cabada que arriba a suelo peruano, es tatarabuelo del personaje que esta noche he de enaltecer. Su bisabuelo, Mariano Cabada, nace en 1810 y es el primer contribuyente de la ciudad en favor de la causa libertadora de Bolívar. Eulogio Cabada Zaldívar, hijo a su vez, de Mariano,

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 7 de enero de 1999, al incorporarse como Miembro de Número en la Academia Nacional de la Historia.

muere el 15 de enero de 1881 defendiendo Lima en la batalla de Miraflores. Sus restos reposan en la Cripta de los Héroes. Su hermano Wenceslao Cabada Zaldívar, Teniente de Artillería de Marina, combate a órdenes del Capitán de Navío Manuel Villar en la batalla naval de Abtao, integrando la dotación de la fragata "Apurímac", buque insignia de la escuadra aliada. Así, abuelo y un tío abuelo de Teodosio Cabada González Prada, engalanaron páginas inmarcesibles de la historia del Perú. Su padre, Teodosio Cabada Revoredo, casado en Lima con Mercedes González Prada, es Oficial de Marina nacido el 30 de marzo de 1871 y graduado Guardiamarina en febrero de 1893. Se establece en el muy limeño barrio de Bajo el Puente y es precisamente en uno de sus más típicos rincones, conocido como "El Molino de los Revoredo", al pie del río hablador, donde llega al mundo, un 16 de marzo de 1896, el ilustre peruano cuya apología pretendo exponer, modestamente, ante tan selecto auditorio.

Teodosio Cabada González Prada nace el 16 de marzo de 1896, un año después del crucial 95. Es bautizado en la parroquia de San Lázaro, el 30 de mayo con los nombres de Toribio Juan Teodosio. Gobierna el país el Presidente Don Nicolás de Piérola. El joven Teodosio hereda dos apellidos con abolengo histórico y político literario. Su abuelo materno fue Manuel González Prada, el radical disidente de nuestra historia. Curioso caso de probables diferencias entre abuelo y nieto. Sin embargo podríamos asegurar que Teodosio Cabada, marino de corazón, debió leer con toda emoción en las **Páginas libres** de su díscolo antecesor, la rotunda afirmación sobre el Almirante Grau: "... Epocas hay en que todo un pueblo se personifica en un solo individuo. El Perú de 1879 no era Prado, ni La Puerta, ni Piérola. Era Grau. Todos volvían los ojos al Comandante de la nave, todos le seguían con las alas del corazón". La generación del padre vive y sufre las tristes consecuencias de la Guerra del Pacífico durante gran parte de su carrera naval. Si bien por su condición de Oficial de Marina, es ajeno a toda militancia política, su hijo Teodosio, conforme transcurren los años, va percibiendo, durante sus años de estudios en primaria y secundaria en el Colegio Nacional del Callao, dirigido por Horacio H. Urteaga, la continua inestabilidad de los cortos períodos gubernamentales de los Presidentes López de Romaña, Candamo, José Pardo y Augusto B. Leguía, en sus primeros períodos de mando, así como el de Guillermo Billinghurst. Quizá inicia, en esos años, su inclinación a investigar en la historia política del país, sin militancia en ella, actitud que mantiene firmemente durante toda su vida.

Siguiendo la estela y el ejemplo del padre, ingresa como alumno a la Escuela Central de Marina, entonces ubicada en Bellavista, el 1ro. de marzo de 1912. Tres

años después, y ya en el nuevo local de La Punta, con el nombre de Escuela Naval del Perú, recibe el 2 de enero de 1915, el diploma de Aspirante de Marina y es el Presidente José Pardo quien le hace entrega del despacho y la espada de Guardiamarina, el 1ro. de febrero de 1917. Había cumplido la primera etapa de su vida profesional e iniciaba una carrera que amó profundamente en todos los momentos y circunstancias. Conformó una promoción constituida por un connotado grupo de oficiales que alcanzarían prestigio y los más altos grados durante su trayectoria en la Armada. Teodosio Cabada, a quien sus compañeros llamaban "Toto", ganó desde el primer día el cariño especial de quienes, con él, iniciaron la carrera, afecto que era fácil observar también por todos los jefes y oficiales de las distintas promociones.

Desde Guardiamarina hasta Teniente 1ro., Cabada prestó sus servicios embarcado en diferentes unidades de la Escuadra, Capitanías y dependencias de tierra. A bordo del transporte "Iquitos" realizó un largo viaje de práctica. El año 1922, a disposición del Ministerio de Relaciones Exteriores y junto a muy destacados Jefes de Marina, integra la Comisión demarcadora de límites con el Brasil. Siendo Teniente 2do. y guiado por su innato afán de aumentar sus conocimientos en los campos de la cultura y la educación, ingresa a la Facultad de Letras y Filosofía de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, alternando en notable esfuerzo, los estudios universitarios con sus obligaciones de Oficial de Marina. Con él ingresaron Geraldo Arosemena Garland, Jorge Basadre, Carlos Asturizaga, Pedro de Osma entre otros futuros catedráticos o profesionales del derecho. Ya en San Marcos, Cabada discurre con destacados estudiantes y profesores, con muchos de los cuales, en brillante etapa de esa vieja casa de estudios, ejercería, años después, la docencia en diferentes tareas con notable éxito.

En el año 1926, un joven oficial es llamado a desempeñar las funciones de Edecán del Presidente de la República Augusto B. Leguía; y caso posiblemente inédito, el Jefe de Estado le asigna obligaciones dentro de su secretaría privada, cargo que cumple con excepcional celo y eficiencia. El 22 de agosto de 1930, se produce en Arequipa el golpe de Estado encabezado por el Comandante Luis M. Sánchez Cerro, que da lugar a la renuncia del Presidente el domingo 24. El Teniente 1ro. Teodosio Cabada, Edecán del Presidente depuesto, demuestra su hondo sentido del honor y del cumplimiento de sus deberes aún en las más difíciles circunstancias, dando prueba de lealtad, valor y pundonor al permanecer a su lado hasta el último momento de su gobierno y durante los amargos días que seguirían al derrocamiento. Dice Jorge Basadre en su magistral **Historia de la República**: "... por una puerta lateral, sin que fuera reconocido por la gente inquieta que se veía en las calles

(Leguía) abandonó para siempre la Casa de Gobierno y partió para embarcarse en el Callao, en el "Grau" que debía conducirlo a Panamá. En medio de la traición de algunos, del abandono de otros, y de la pasividad de muchos, se destacó la lealtad de unos pocos, entre los que estuvo su Edecán, el Oficial de Marina Teodosio Cabada que lo acompañó en esos momentos".

La Marina, que tradicionalmente no intervino en el juego de la política y los movimientos partidarios, guardaba especial reconocimiento a la obra del Presidente Leguía en favor de la Institución. El 13 de octubre de 1920, mediante la Ley Nro. 4003 expedida por la Asamblea Nacional, creó el Ministerio de Marina, independizándola del Ministerio de Guerra, se abrió la oportunidad de sucesivos crecimientos de su presupuesto, posibilitando la modernización de sus antiguas unidades de superficie. Contrató a la Misión Naval Norteamericana que ejerciera una profunda transformación en su organización y profesional más al día. Se adquirieron los cuatro submarinos tipo "R" que representaron una nueva arma, cuyo valor y prestigio se ha ido acentuando año tras año. A su llegada abordo, el "Grau" izó la insignia presidencial y el buque zarpó rumbo al Norte. Acompañaban al Presidente depuesto, su Edecán, el Teniente Cabada y Juan Leguía, hijo del mandatario.

Hay, en este momento, una circunstancia de honda emotividad. El Capitán de Navío Teodosio Cabada Revoredo, padre del Edecán Naval, era en esa fecha Capitán de Puerto del Callao e Inspector de Capitanías, y en tal condición despidió en las gradas del Muelle de Guerra, mudos testigos del paso de legendarias figuras de nuestra historia, a su hijo y al depuesto Presidente.

Como es sabido, no obstante las órdenes del gobierno revolucionario dadas a las fuerzas de aviación de Las Palmas de atacar al crucero, éste navega durante más de diez horas alejándose del Callao, pero se ve obligado a regresar al presentarse un serio peligro a la vida del ex-Presidente, pues aparece un cuadro de retención de orina con posibilidades de uremia. Por segunda vez, la Marina se veía envuelta en una grave responsabilidad.

En 1923, encontrándose los buques de la Escuadra en la bahía de Paita, Augusto Durand, fogoso político rebelde al gobierno del Presidente Leguía, tuvo su última aventura revolucionaria al arribar furtivamente desde Guayaquil. Hecho prisionero tras ser descubierto escondido en una casa del puerto, fue embarcado seriamente enfermo, en el crucero "Almirante Grau". Se le instaló en la Cámara del Comandante, zarpando el crucero con rumbo al Callao. No obstante todos los

cuidados y asistencia médica, falleció en plena navegación como consecuencia de una hernia diafragmática estrangulada del estómago, originada por un balazo recibido en un movimiento revolucionario en Huánuco, cuatro años antes. El Dr. César Valdez, médico del buque tuvo a su cargo al político prisionero dándole el debido tratamiento de urgencia. El "Grau" fondeó en el Callao con el pabellón a media asta.

Retirado del servicio activo a su solicitud, debido a una miopía que se agudizó con los años, siguió prestando el concurso de su capacidad profesional a la institución que lo formara y que tanto enalteció. Así lo hizo como abogado Defensor y Fiscal de la Zona Naval de la República, como profesor de Historia Universal en la Escuela Naval y de Historia Naval e Historia de la Cultura en la Escuela Superior de Guerra Naval. También sirvió asesorando a varios Ministros de Marina.

Reabierta la Universidad de San Marcos, al promediar la década del 30, al lado de Horacio Urteaga, dictó el curso de Historia de la Civilización Antigua y Media en la Facultad de Letras. Fue, después, Catedrático Principal de Historia de la Civilización Moderna y Contemporánea en la misma Facultad y Catedrático titular de Historia de la Cultura. En 1932 optó el grado de Bachiller en Derecho con una tesis sobre "Derechos hereditarios de los parientes colaterales ilegítimos en las sucesiones intestadas".

En 1936 obtuvo el doctorado en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en un "Ensayo interpretativo y expositivo de la historia del Perú, durante el Gobierno del General Vivanco en 1843". Tesis que demostró su vasta erudición y su calidad de minucioso investigador. En este notable trabajo, encerrado en casi trescientas páginas, Cabada insiste sobre la importancia del conocimiento de la historia del Perú, en una época posterior al término de la Confederación Perú-Boliviana. Al referirse a esta histórica etapa, señala que el tema se encuentra enmarcado dentro de la época convulsa de nuestra historia republicana, que se denomina de la Anarquía Militar; indicando que este concepto es realmente restringido, pues un estudio más profundo de nuestra historia, debe calificarse, en general, como época anárquica a la transcurrida desde que San Martín renunció al protectorado en setiembre de 1822, hasta la toma del mando legal de Piérola en 1895, haciendo excepción con el Gobierno del General Castilla. Al analizar la figura de Vivanco, llega a la conclusión que fue, más que un caudillo, un alucinador de multitudes. Fenómeno político que creo, muy personalmente, hemos visto repetirse en muchas etapas de nuestra historia republicana, hasta los

días más cercanos. El material eurístico que Cabada utiliza en su tesis, incluye el análisis de más de veinte historiadores, así como no menos de quince trabajos publicados en distintas revistas y periódicos. El 14 de mayo de 1934, con los más altos calificativos, se recibe de Abogado.

Personalmente, y ruego perdonar la inelegancia de emplear el pronombre en primera persona, tuve distintas ocasiones, separadas por el tiempo y las diferencias de edad y antigüedad en el servicio naval, de tratar con Teodosio Cabada, quien con el correr de los años, me brindara una amistad diáfana y cordial, actitud peculiar en él. En los años 28 y 29, quienes , Cadetes Navales, formábamos en el Patio de Honor de la Escuela Naval de La Punta, para la ceremonia de clausura del año escolar presidida por el Presidente Leguía, sentíamos en nuestras jóvenes mentes un efecto característico en el proceso de formación para la carrera naval. Nos impresionaba la impecable figura del Edecán Naval, que terminada la ceremonia oficial, dejaba la Cámara donde se atendía al Presidente, para acercarse a nosotros, preguntar por nuestros nombres y cambiar cortas impresiones. Fue mi primera aproximación a él. Transcurrieron los años y hubo, repito, distintas oportunidades que nos acercaron, permitiéndome apreciar su calidad humana y honda cultura.

En agosto de 1948, llegó a Lima, en misión oficial el Almirante español Indalecio Núñez Iglesias, ilustre historiador naval. Se cumplía el VII Centenario de la Conquista de Sevilla por el Rey San Fernando, hecho trascendental de la baja Edad Media en la Reconquista cristiana, coincidiendo, en el mismo escenario, con la fundación de la Marina de Castilla. Por tanto, la Marina española celebraría setecientos años de existencia. El Almirante Núñez venía a invitar a nuestra Marina para participar con un buque de nuestra Escuadra en los actos celebratorios, invitación que extendió a todas las marinas de los países iberoamericanos. Fue designado el B.A.P. "Teniente Gálvez", fragata que tenía yo el honor de comandar. Arribaron a Sevilla buques que representaban a once marinas de Sudamérica, del Caribe y del Portugal. José Luis Bustamante y Rivero era el Presidente del Perú y Raúl Porras Barrenechea nuestro Embajador en España. Fernando Castiella y Maiz, poco tiempo después Ministro de Relaciones Exteriores del General Franco, era Embajador en Lima.

El Ministro de Marina, Contralmirante Mariano H. Melgar, el Contralmirante Arturo Jiménez Pacheco y el Capitán de Fragata Teodosio Cabada, designado Secretario de la Misión, viajaron por vía aérea a la capital de Andalucía. En uno de los más trascendentales actos llevados a cabo en esa ocasión, el Comandante



Doctor Capitán de Fragata Teodosio
Cabada González Prada.

Cabada, elegido tan solo tres días antes, para representar a todas las naciones concurrentes, en el propio Convento de la Rábida, ante el Jefe de Estado, Generalísimo Francisco Franco, Ministros, Embajadores, el Director de la Real Academia de la Lengua, José María Pemán y los más altos representantes de la cultura española, dictó una magistral conferencia sobre la historia del descubrimiento de América y sus antecedentes, discurso que causó admiración por la hondura y conocimiento del tema. Días después, navegando sobre las aguas del Guadalquivir, en la ría de Palos de Moguer, en el Puerto de Huelva, frente a la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, Teodosio Cabada, marino ante todo, nos hablaba con admirable sabiduría del trajinar de los navíos, los bergantines, fragatas y carabelas en la carrera de las Indias, de los naufragios que llevaron al fondo de los mares Atlántico, Caribe y el Pacífico los valiosos tesoros extraídos del suelo peruano, del implacable ataque de los buques corsarios sobre el mar de los caribes. De los hundimientos en los bajos cercanos a Cádiz, las Barras de Sanlúcar o en las mismas aguas del Guadalquivir, donde al pie de la Torre del Oro, acoderó nuestro buque, en ostensible distinción.

Guardo especial recuerdo de su paso por la Escuela Superior de Guerra Naval, cuando tuve el honor de ser su Director. Con el más grande cariño y devoción, aceptó mi invitación para que dictara un ciclo de conferencias. Ante el unánime interés y admiración por la profundidad de sus clases, el Comandante Cabada cautivó a los miembros de la planta orgánica y jefes alumnos del curso, al hablarnos sobre la civilización como el objeto propio del estudio de la historia, donde “una civilización” es una especie de sociedad. Citaba a los clásicos autores anteriores a Toynbee desde Herodoto y Plutarco, entre los griegos, pasando por los historiadores de la Edad Media y los del Renacimiento hasta Spengler y su diferencia conceptual con las anteriores teorías. Describía, con verdadera pasión, las civilizaciones iranía, árabe, hindú, helénica, la china, siria, egipcia, la polinesia, esquimal, maya, los sumerios, etc. comparándolas con nuestra civilización andina. De ella decía estar muerta o enterrada, llegando a la conclusión de que una minoría creadora se vio obligada a emplear de una manera creciente, el poder y la fuerza para controlar el proletariado interno, creando una especie de Estado Universal, para preservarse ella misma y extender el Imperio Incaico.

Su vocación por la enseñanza y difusión del mayor conocimiento de la historia, especialmente la del Perú, lo llevó a dictar cursos en otros centros de instrucción, particularmente en los de las Fuerzas Armadas. Así, en la Escuela Naval fue profesor de Historia Universal y del Perú, para la sección Aspirantes, y de Historia Naval para los Cadetes de los últimos años. Sus alumnos, muchos de ellos Almirantes en

el retiro, recuerdan, sin excepción, el interés que sabía transmitir a sus clases y su calidad innata de profesor. En la Escuela de Aviación de Las Palmas, dictó el curso de redacción castellana y militar. En el Instituto Pedagógico Nacional, tuvo a su cargo la cátedra de Historia Crítica del Perú.

Al revisar documentos y archivos, es realmente difícil detallar las muchas misiones, tareas y trabajos que emprendió, ya sea al servicio de la actividad universitaria o en los organismos internacionales donde le tocara actuar. En junio de 1948, presentó al Decano de la Facultad de Letras, José Jiménez Borja, el plan y la relación de los catedráticos que escribirían la Historia de la Universidad de San Marcos. Al constituirse el Instituto de Historia de la Facultad de Letras, fue designado Presidente del nuevo organismo, integrado por Luis A. Valcárcel, Felipe Cossío del Pomar, Carlos Daniel Valcárcel, Alberto Tauro, Jorge Basadre, Javier Pulgar Vidal, Andrés Townsend, Raúl Porras Barrenechea, Roberto Mac Lean, Julio C. Tello, Ella Dunbar Temple, José M. Valega y Víctor Dávila.

En 1946, asistió a la acreditada "Ecole de Chartes de la Sorbonne", completando sus estudios sobre las Instituciones e Historia Medioeval. Antes, siguió, en la Universidad de Stanford, California, un curso sobre Historia del Perú (Conquista y Cultura peruana) en el Departamento de Lenguas románicas.

Fue delegado de la Universidad de San Marcos ante las Universidades de La Plata y Tucumán. Presidente de la delegación en las reuniones Décima, Undécima, Duodécima y Décima Tercera del Congreso Económico, Social y Cultural de las Naciones Unidas, entre 1950 y 1951.- Delegado del Perú ante el Consejo Económico y Social de la Organización de los Estados Americanos.- Delegado ante la Comisión de la Organización de las Naciones Unidas.- Presidente de la delegación del Perú ante la Conferencia del Trabajo en La Habana.- Delegado de la Facultad de Letras en diversas comisiones, como el Patronato Nacional de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Congresos de Historia y Geografía, y Representante ante la Comisión General sobre Planeamiento y Urbanismo de Lima.- Al crearse la Sección de Ciencias Sociales de la Unión Panamericana, recibió la misión de preparar un estudio sobre la condición de la clase media en la América latina.- Asombra realmente la capacidad de trabajo y la entrega sin límites, que Cabada demuestra en esta simple relación, cuya fundamentación bien merece la publicación de su biografía, para ejemplo de las generaciones de hoy.

Dije, al comenzar mis palabras, que Teodosio Cabada fue un hombre de múltiples actividades y si bien, a los dieciseis años de edad, al ingresar a la Escuela

Naval, dedica sus primeros estudios a las ciencias de las matemáticas, la astronomía, la navegación, manejo marinero, arquitectura naval, artillería, táctica, estrategia y demás cursos que llevan a la formación de un Oficial de Marina y como tal, sirve abordo de los buques de nuestra Escuadra y navega en viajes de práctica por mares de otros continentes. Muy joven aún y con sólo el grado de Alférez de Fragata, es llamado por el Ministerio de Relaciones Exteriores para formar parte de la Comisión encargada de trazar los límites con el Brasil, delicada y sacrificada misión que cumple en la selva peruana, a órdenes de uno de nuestros más brillantes Almirantes: Federico Díaz Dulanto, trabajo que lo lleva a incursionar en la geodesia, ciencia que con los rudimentarios instrumentos astronómicos de esa época, requería de laboriosas observaciones y cálculos de máxima precisión, dándole además la oportunidad de trabajar al lado de Braz Días de Aguiar, marino y geógrafo brasileño, que muchos años más tarde jugaría un papel trascendental en la historia de límites de nuestra Patria.

Sería después destacado alumno y profesor de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, cuya primacía en antigüedad en América inteligentemente discurrió en ocasión de celebrarse su IV aniversario, al escribir en un artículo publicado por el diario **La Prensa** "...que si bien los peruanos sostenemos que es la de Lima, nunca polemizaremos al particular, pues si la historia se interesase en enjuiciar este problema, tiene a su disposición la más convincente de las pruebas o sea la documental".

Ya eminente profesor en la Universidad que lo formó, fue Catedrático de Historia Antigua y Media en la Facultad de Letras.- Catedrático de Historia de la Civilización Moderna y Contemporánea y de Historia de la Cultura Universal (curso avanzado). Fue, además, Presidente de la Comisión de Fomento de la Investigación en la propia Universidad.

Durante su largo paso por San Marcos, Cabada alterna con hombres de la dimensión de Jorge Basadre, José Jiménez Borja, Aurelio Miró Quesada, Luis Valcárcel, Horacio Urteaga, Julio C. Tello, Enrique Barbosa, Augusto Tamayo Vargas, Luis Felipe Alarco, Alberto Tauro, Luis Alberto Sánchez, Jorge Puccinelli, Manuel Beltroy, José Uriel García, Raúl Porras, Luis Jaime Cisneros, Félix Alvarez Brun, Ella Dunbar Temple, Pedro Benvenutto, Martha Hildebrandt, Miguel Maticorena, María Rostworowski, Carlos Neuhaus, Estuardo Núñez, Carlos D. Valcárcel, Francisco Miró Quesada, Jorge Guillermo Leguía, Mariano Iberico, Carlos Cueto, Carlos Radiccati, Emilio Barrantes, Carlos Araníbar, Pablo Macera, Guillermo Lohmann, Federico Kauffmann y muchas personalidades más cuya

lista no estoy preparado para completar, rogando, al honorable auditorio perdonar las posibles muchas ausencias.

Así el Oficial de Marina, sin olvidar a sus camaradas de la Marina, supo cambiar con igual brillo, el puente de navegación por el pupitre del catedrático. Pero los méritos y capacidad humana y profesional de este ilustre ciudadano, no podían estar ausente en una de las más trascendentales actividades de todo Estado: la Diplomacia. Prescindiendo de toda inclinación partidaria y con exacto conocimiento de su personalidad, diferentes gobiernos lo designaron para representar al Perú en países amigos del continente. En 1949 fue designado Ministro Consejero de nuestra Embajada en el Canadá.- Después fue incorporado ante las Naciones Unidas, como Representante Permanente Alterno.- Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Ecuador.- Igualmente y con el mismo rango presentó sus credenciales ante los Gobiernos de las Repúblicas de Cuba y Venezuela.

En todas las representaciones que le tocara ejercer, Cabada supo cumplirlas con la mayor lucidez, prestancia y eficiencia. Sería muy extenso intentar una justa apreciación de su desempeño en cada una de ellas, ya que es realmente abundante y rica la documentación que he podido alcanzar. En 1951, en momentos difíciles en las relaciones con Ecuador, nuestro Embajador envía informes del más alto interés relacionados con la política derivada del Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro, los proyectos para la construcción de carreteras de la ciudad de Loja a la de Zamora y su importancia para la creación de una frontera viva, la incidencia geopolítica de la Cordillera del Cónedor, la región de Zamora y analiza con claro sentido la situación y puntos neurálgicos de esos momentos, hoy felizmente resueltos.

Durante su actuación en Ottawa, demuestra sólida formación de economía política al dar respuesta a un pedido de la Cancillería sobre la situación que confrontaran en, esos días, todos los países del continente, con el problema de escasez de divisas de los Estados Unidos y el consiguiente balance desfavorable y las medidas adoptadas por el Canadá.

Representa al Perú, como Embajador ante la República de Cuba, durante un largo período de cinco años, en una de las épocas más críticas de ese país, pues bajo el gobierno de Fulgencio Batista, se iniciaban ya los movimientos revolucionarios liderados por Castro, joven de 26 años con evidentes afinidades comunistas. Al leer los sucesivos informes que va elevando a nuestra Cancillería,

llama la atención su acertada apreciación de la situación que día a día vive la nación cubana, adelantándose con clara visión a los acontecimientos que seguirían produciéndose, con los primeros brotes subversivos en el extremo oriental de la isla, los desembarcos expedicionarios y su internamiento en la llamada Sierra Maestra con las mayores altitudes del territorio, cuyas características boscosas y de montaña permitirían la preparación del asalto final que llevaría a la derrota del ejército y el triunfo de la revolución.

Quiso la suerte llevar al Embajador Cabada, durante sus funciones diplomáticas, a momentos trascendentales en la historia del Estado al que estuvo acreditado. Así, terminadas sus funciones en Cuba, es designado Embajador ante el gobierno de Venezuela. En enero de 1959 es testigo de una nueva asunción al poder de las Fuerzas Armadas, que bajo la presidencia del Almirante Wolfgang Larrazábal constituye el último gobierno militar, después de diez años de continuas Juntas de Gobierno, terminadas con la elección constitucional del Presidente Rómulo Betancourt.

Tomaría mucho tiempo hacer un acertado elogio de la labor diplomática de Teodosio Cabada, plurifacético personaje peruano en nuestra historia del siglo XX. Sólo me limitaré a expresar que supo cumplir con brillo los principios que regulan el objeto de tan importante misión; definidos como la representación cabal del Estado, el mantenimiento y desenvolvimiento eficaz de las relaciones amistosas entre los países y el permanente fomento de los vínculos culturales, económicos y científicos, así como la apreciación seguida de la situación del Estado receptor y el ordenado informe al gobierno, a través del Ministro de Relaciones Exteriores.

Uno de los mayores méritos de Cabada catedrático ejemplar, es quizás el haberse adelantado en el estudio y profundización de la obra magistral de Arnold Toynbee, casualmente contemporáneos, ya que el gran filósofo inglés nace en abril de 1899 y muere en 1975. Cabada, lo hemos dicho, nace en 1896 y fallece el 6 de abril de 1978. Intimamente compenetrado con la teoría e ideas del investigador británico, lleva a sus alumnos sus enseñanzas y nuevos conceptos y es él quien tuvo el privilegio de haber introducido, en sus lineamientos generales, el encyclopédico estudio de la historia que abre nuevos horizontes a los académicos de todo el mundo. Hermann Buse de la Guerra, quien fuera alumno y gran admirador de Teodosio Cabada, escribió en una ocasión "... que con escasa diferencia de tres años, y no obstante los inconvenientes derivados de la crisis política europea, Cabada, exponía en su cátedra de San Marcos, la obra innovadora

y fundamental del gran historiador y filósofo británico, con justicia considerado como el Spengler del siglo XX".

Alumnos o circunstanciales testigos de su impresionante cultura, no podremos olvidar el calor y entusiasmo que imprimía a sus reflexiones sobre el estudio comparativo de las civilizaciones, su génesis, y el desarrollo de cada una en las sucesivas épocas y continentes. Muchas veces oí contar a viejos amigos, que tuvieron el privilegio de ser sus alumnos, la forma cautivante que imprimía a sus clases, el interés por transmitir su obsesión por el estudio. A estas cualidades, Cabada agregaba un don especial, no siempre común en las diferentes profesiones y sus más connotados conductores y creo que todo buen catedrático es ante todo un líder. Este don que denominamos carisma es un rasgo o facultad connatural, suerte de influencia psíquica que impregna una corriente de simpatía personal espontánea. Un don con el que se nace y que no se adquiere por estudio o proceso de superación. De allí que sus clases no terminaban en el aula sino que se prolongaban en amenas charlas fuera de la cátedra.

Geraldo Arosemena Garland, uno de sus mejores amigos y más antiguo compañero de universidad, al despedir a "Toto", en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos , dijo: "... todos los actos de su vida fueron siempre regidos por el principio del honor y la lealtad. Hombre bueno, como pocos, fue dueño de un alma blanca, limpia, pura, inclinada a hacer el bien, a servir a los demás. Dotado de extraordinario talento, la vastedad de sus conocimientos y su singular preparación, justificaron que destacara en nuestros medios intelectuales. Era una enciclopedia viviente que repartía su saber con satisfacción, no habiendo conocido nunca la pretensión ni la vanidad".

Igual prueba de su capacidad como funcionario al servicio de Torre Tagle, representan sus múltiples y extensos informes sobre las labores del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas sobre el control de drogas narcóticas en las diversas regiones, masticación de la coca, geografía y nutrición en el Perú y su incidencia en los caracteres sociales, económicos y políticos respecto a los efectos de este hábito en los habitantes de las alturas, al igual que otros aspectos de la actividad internacional en los diversos campos.

El alto intelecto de Cabada ha quedado escrito en un gran número de artículos publicados por los diferentes diarios , revistas y publicaciones tanto del Perú como en los países en que le tocó residir. Fueron muchos los temas que abordó, particularmente de orden histórico, social, económico y de las relaciones entre los Estados.

Mencionaré entre ellos un notable artículo que publicara el Boletín de las Naciones Unidas, sobre el peligro de la Economía de Guerra y su afectación ante cualquier interrupción del curso normal del comercio mundial para los países insuficientemente desarrollados.

En mayo de 1951, al celebrarse el Cuarto Centenario de San Marcos, el diario **La Prensa** publicó un memorable estudio sobre la Universidad, su significación en la vida peruana, exponiendo la influencia en el medio en que ha actuado desde su creación, debido a su labor culturizadora y una vitalidad lozana que le ha hecho conservar su prestigio y su hegemonía cultural, remarcando que esa perdurableidad creó lo que se conoce como la tradición sanmarquina.

Incursionó, también, con éxito en la poesía y en el teatro. En uno de los años en que el 24 de junio se celebraba el llamado Día del Indio, en la Pampa de Amancaes, se presentó el sainete, en tres actos, "Amancaysito", obra costumbrista de su autoría.

Marino, geógrafo, abogado, catedrático emérito, diplomático, escritor y poeta, esposo y padre ejemplar, Teodosio Cabada bien merece ser considerado entre los más esclarecidos peruanos que por especiales designios de la Providencia, surgieron de las cenizas del holocausto, en la última década del siglo XIX.

Al dar término a mis palabras, esta noche, quiero referirme a la última circunstancia que me separara el destino para conocer aún más a Teodosio Cabada y lo hago porque ella es la sola razón de mi presencia ante esta ilustre Academia Nacional de la Historia. Cuando hace ya treinticinco años, el Centro Naval del Perú que tenía el honor de presidir, conjuntamente con el recientemente creado Museo Naval, bajo la dirección de un connotado Oficial de Marina e historiador, el Capitán de Navío Julio J. Elías, dimos comienzo a un caro viejo anhelo de contar con una historia naval y de la vida marítima, paralela a la Historia del Perú, empresa cuya magnitud nos alarmaba, comprendimos que necesitábamos la ayuda de los mejores investigadores, científicos e historiadores para emprender con éxito tan difícil tarea. Félix Denegri Luna, cuya imagen y permanente recuerdo flotarán por siempre en los ambientes de esta Academia y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y Ud., Señor Presidente de esta Academia, fueron los primeros en tendernos su mano generosa para recomendarnos a quiénes debíamos acudir para emprender una navegación que sabíamos larga y expuesta a las contingencias de toda obra grande. La inmediata respuesta de notables científicos: Georg Petersen, Ramón Mugica, Jorge Sánchez, Esteban Zímic y



El Presidente de la Academia Nacional de la Historia,
doctor José Agustín de la Puente Candamo, impone la
insignia de Miembro de Número al Contralmirante
Federico Salmón de la Jara
(7 de enero de 1999).

Miguel Flórez, y de los sobresalientes historiadores: Hermann Buse de la Guerra, José Antorio del Busto, Guillermo Lohmann, José Agustín de la Puente, Félix Denegri, Alberto Wagner, Julio J. Elías, Fernando Romero, Raúl Palacios, Héctor López, Percy Cayo, Armando Nieto, el optimismo inquebrantable de Luis Felipe Villena y la profunda devoción por las más altas tradiciones navales de un selecto grupo de Almirantes y Oficiales, hicieron posible levar anclas y llevar adelante la larga travesía. José Luis Bustamante y Rivero, al escribir su magistral prólogo, alentó el común esfuerzo. Así, y gracias a todos estos esclarecidos peruanos, ha sido posible cumplir la misión, uniendo en ejemplar sincronía el esfuerzo de civiles y hombres de uniforme.

Este largo período de trabajo ha permitido que los Oficiales de Marina nos atreviéramos a hablar de tesoros, citar a Hegel, o el positivismo de Comte. Y a los historiadores comentar singladuras, teatros de operaciones marítimas y autonomía en la mar. Pero ha dado lugar también a algo muy importante: crear la inquietud por el estudio de la historia en los propios Oficiales de Marina. El Instituto con el auspicio del Alto Mando Naval, ha hecho posible que varios oficiales en actividad o en el retiro sean matriculados en la Universidad, en la especialidad de historia, y obtenido otros el bachillerato correspondiente.

Por otro lado, la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, como proyección de la historia hacia una superación en las áreas de la geopolítica, la diplomacia, el derecho del mar, la industria y los intereses marítimos en general, nos ha dado la feliz oportunidad de poder alternar con nuestros más destacados diplomáticos, internacionalistas y hombres de empresa relacionados con el mar. En los años transcurridos, se ha logrado formar un excelente equipo de investigadoras, bibliotecarias, ejecutivos y secretariado, cuya capacidad es reconocida y solicitada por acreditadas entidades nacionales.

Debo resaltar, con especial énfasis, el caso del Señor Contralmirante Melitón Carvajal Pareja. Teniendo en consideración la gran importancia que los aspectos netamente militares gravitaban entre los años 1870 y 1876, así como el período de la Guerra del Pacífico, le solicitamos asumir el trabajo de cubrir esos períodos. Aceptó el reto. Su trabajo dividido entre los volúmenes 2 y 3 del Tomo IX representa no sólo un notable aporte al común esfuerzo, sino también la revelación de un extraordinario investigador y autor de nuestra historia naval. En unión del Padre Armando Nieto, se encuentra terminando los originales del Tomo XI.

El Comandante Teodosio Cabada González Prada, al iniciarse la investigación

para cubrir el período republicano, fue de los primeros en subir a bordo. Y lo hizo con el mayor entusiasmo, aportando desde el primer momento su enorme cariño por la Marina y sus más puras tradiciones. Su ilimitada cultura, su devoción por la historia, su inacabable afán por transmitirnos sus enseñanzas, remembranzas y experiencias, fueron durante el proceso de la investigación oral, una fuente de inapreciable valor, no olvidaremos nunca su carismática presencia ni su inigualable ejemplo de Gran Señor. Sea éste mi modesto homenaje a tan ilustre peruano.

HOMENAJE AL EMBAJADOR BOLIVAR ULLOA PASQUETTE

Es habitual noble actitud de la Academia, en la ocasión de incorporar a un nuevo miembro de número, el tributar afectuoso recuerdo a uno de sus miembros de número ya fallecidos. Deseo cumplir tan loable costumbre en la persona del Señor Embajador Doctor Bolívar Ulloa Pasquette, cuya reciente desaparición ha sido hondamente sentida en todo el país. Y ello no sólo por su alta calidad humana, sino porque supo interpretar fiel y tercamente, durante su largo servicio, que el suelo patrio sintetiza dos elementos esenciales: Geografía e Historia. Con esta convicción, durante toda su brillante trayectoria profesional, fue un permanente estudioso del proceso histórico de nuestras fronteras y de los tratados internacionales que las establecieron. No es aventurado declarar que durante los cuarenta años que sirvió en nuestro Servicio Diplomático, la persona de Bolívar Ulloa y su profunda cultura en ambos campos, fue garantía de verdad y del derecho. Supo comprender claramente que la posición internacional del Perú, depende no sólo de los heterogéneos factores de tierra, mar y aire, sino también de las circunstancias emergentes. Y es por todo esto que el Embajador Bolívar Ulloa, miembro prominente de esta Corporación que hoy lo añora, será siempre recordado como un incansable estudioso y vigilante defensor de nuestra antigua historia de límites, iniciada, por obra de Pachacútec, con la unificación del Imperio Incaico, seguida durante el proceso del Virreinato, las Reales Audiencias, los Corregimientos y Gobernaciones, hasta el establecimiento de la República y sus múltiples problemas con cada uno de los cinco países limítrofes.

Bolívar Ulloa Pasquette, por su invaluable servicio en bien de la Nación, por su dimensión intelectual, por su larga experiencia en el quehacer diplomático y por el mandato de un nombre que por sucesivas generaciones prestigió al Perú,

bien merece el homenaje que esta Academia rinde, la noche de hoy, a quien durante treinticinco años, supo darle el invaluable aporte de sus conocimientos y la entrega total de su probada experiencia profesional.

Señor Dr. José Agustín de la Puente, Presidente de la Academia Nacional de la Historia

Señores Miembros de Número,

Señoras y Señores:

Hay, en nuestras vidas, honores y distinciones que no se esperan, ni menos aún se aspiran; por la simple razón de no ser merecedor de ellas, no se tienen los méritos ni los calificativos para alcanzarlas. Cuando suceden, primero la sorpresa y luego la perplejidad, crean en nuestro interior una situación difícil de explicar.

Es ésta la sensación que experimento esta noche, al tener el privilegio de ser incorporado a una de las instituciones de más viejo prestigio, que tanto ha contribuido al desarrollo de la cultura y propendido al estudio de la historia de nuestra Patria. Honor que se hace aún mayor, cuando pienso en la calidad moral y profesional de los Miembros de Número que hoy la integran y en aquellos que, hace casi un siglo, la formaron, cuyos nombres constitúan ya prez y digna herencia de los valores que dieron inicio a la Historia del Perú. Nombres que, en feliz tradición, se repiten hoy, continuando la obra grande y trascendente de investigar y hacer conocer el acontecer de la Nación, a lo largo de años, épocas y circunstancias.

Me complace íntimamente la designación del Académico Embajador Juan Miguel Bákula para dar cumplimiento al acto de recepción a nombre de la Corporación. Amigo de largo tiempo, cuando el destino nos juntara en nuestra Embajada en Santiago de Chile, tuve oportunidad de apreciar su alto profesionalismo como Jefe de Misión, durante gran parte del tiempo, y sin haber alcanzado todavía el rango de Embajador, desempeñar tan importante función con la más alta prestancia.

Señor Presidente:

Sean mis primeras palabras al recibir el honor que tan inmerecidamente me confiere la Academia, para rendir mi más hondo homenaje a ella. A los hombres que la crearon. A las figuras que a través del tiempo supieron mantener su prestigio y a quienes, ahora, cumplen la elevada misión.

*La Océano Política**

CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA

Los científicos estiman que el planeta Tierra, que se formó hace unos 4 mil millones de años, estaba compuesto de tierra y agua: un solo océano que llaman *Panthalásico* (antecesor del Pacífico) y un solo continente que llaman *Rodinia*. Este supercontinente comenzó a partirse hace unos 750 millones de años, y sus partes derivaron unas hacia el norte, otras hacia el sur, formando cuencas oceánicas, montañas y glaciares en la cima de sus altos picos.

Pero hace unos 600 millones de años, las partes terrestres se juntan y forman otro supercontinente que los científicos llaman *Pannotia*, que a su vez, empieza otra partición hace unos 514 millones de años, cuyas partes derivan lenta e inexorablemente hasta la actual conformación de los continentes, mares y océanos (uno de ellos el *Thetis* antecesor del Atlántico), que apreciamos a diario en los mapas que presentan el mundo físico, pero cuya deriva en los millones de años por venir tendrá otra presentación inimaginable por ahora. Lo interesante de esta división está en que la gran masa de agua que cubre nuestro planeta, siempre conservó su unidad, y así vemos en el mapa que los tres océanos se comunican libremente por los extremos meridionales de los continentes. La magnitud de esta evolución sólo se ha aclarado en este siglo, con la teoría de la coalescencia o de las placas tectónicas que Alfred Wegener desarrollara desde 1915.

Los científicos, sin embargo, al disponer cada vez de mejores elementos técnicos continúan investigando en las diversas zonas, profundidades y elevaciones de los continentes, y en los fondos marinos, lo que muy bien puede conducir a que en el futuro se modifique la perspectiva que hoy se tiene sobre las placas tectónicas.

* Conferencia leída en el acto de conmemoración del XXV aniversario de la creación del IEHMP y del XXXV aniversario de la creación de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, 16 de octubre de 1998.

En efecto, la ciencia es un estado perpetuo de realización y en ese sentido también hay estudios sobre cómo se generó la vida.

Los científicos consideran que el origen de la vida microbiana se remonta a 4,500 millones de años, quizás alrededor de fuentes termales volcánicas en el fondo del océano, cuya actividad generaba reacciones químicas críticas para la vida en el fondo del mar.

Durante millones de años, esas especies de cocinas químicas prepararon el plato más grande jamás hecho: la vida misma. Eran termófilos microscópicos, según los científicos, del período geológico Pre-Cámbrico que ocupa el 88% del tiempo geológico. Esa vida microscópica al evolucionar domina la luz solar para producir alimentos, dando lugar al oxígeno que necesitaban para vivir, al igual que hoy lo necesita todo el reino animal y vegetal. Hasta inventan el sexo.

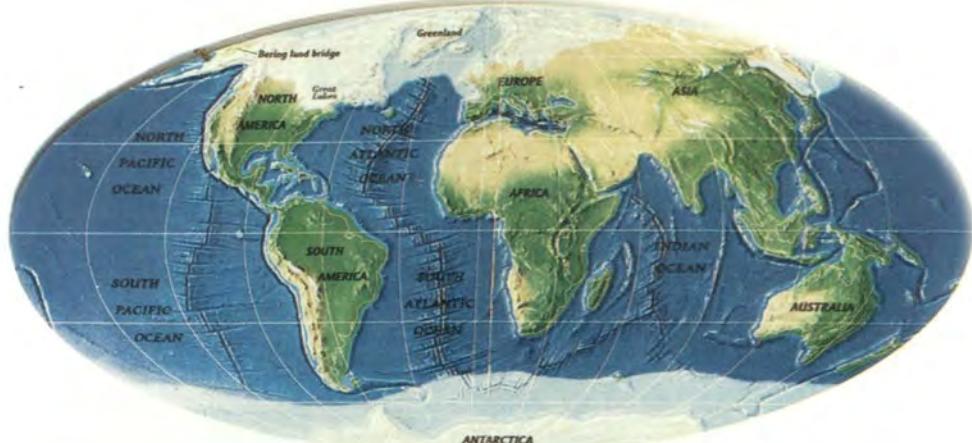
Pero nada de esto se da sin relación a los cambios climáticos en el planeta. Así, hace unos 55 millones de años se alcanza la temperatura máxima, que comienza a disminuir hasta que comienza la edad de hielo, hace unos 25 millones de años, que se prolonga hasta unos 18 mil años cuando llega a un mínimo, comenzando a elevarse a los niveles que hoy experimentamos.

Los dinosaurios y otros reptiles estuvieron en la tierra entre 237 y 65 millones de años, cuando los primeros se extinguieron, apareciendo más bien los primates, que a su vez evolucionan hasta hace unos 3.5 millones de años cuando, según los científicos, se da la presencia del humanoide llamado *Australopiteco*, antecesor del hombre moderno. Durante toda la evolución de los continentes, los océanos y clima, el reino animal (humanoides incluidos) y el vegetal se desplazaron de acuerdo a sus necesidades de supervivencia.

Hemos llegado así, muy superficialmente por el tiempo disponible, a los dos elementos del título de esta charla: el Océano, y la Política (acción) que desarrolla el hombre para su conocimiento, uso, explotación y conservación.

EL OCEANO

Casi el 70% de la superficie de la tierra está cubierta por agua y de ésta el 97% corresponde a los océanos, significando una masa de 1,300 millones de kilómetros cúbicos, tomando como promedio una profundidad de 4 kilómetros. Cabe



La secuencia muestra nuestro planeta desde hace 650 millones de años, y en ella el océano PANTHALASICO, que más tarde sería el que hoy conocemos como océano Pacífico. Asimismo, a través de los millones de años, como se fueron perfilando los continentes, entre ellos América del Sur, hasta hace 18,000 años, que es el que hoy habitamos. ¿Cómo será dentro de 18,000 años?

destacar, que en el Océano Pacífico, en el grupo de las Marianas, se encuentra una fosa de 11,700 metros, que excede en mucho a la montaña terrestre más alta.

Por otro lado, los océanos contienen una enorme y en gran medida inexplorada diversidad de formas de vida, desde los más minúsculos microrganismos como el plancton, que forma la base de la comida de los océanos, de la cual dependen todos los animales superiores, hasta el animal más grande del mundo, la ballena azul, que mide más de 33 metros de largo.

El mar provee la más grande fuente de proteínas, tanto doméstica como salvaje del mundo. La captura total anual de recursos pesqueros en el mundo se estima en unas 100 millones de toneladas anuales, que excede en mucho a la de carne de oveja, vacuna, huevos. Actualmente, la mayoría de las reservas en todo el mundo pueden calificarse como sobreexplotadas, aunque las capturas han disminuido desde los máximos alcanzados hace aproximadamente una década. Según estimaciones científicas, por lo menos un 20% de las especies de peces conocidas en el mundo, están en peligro de extinción. Quince de los diecisiete países pesqueros más grandes del mundo están con problemas de sobrepesca. Aunque se conoce de la existencia de 13,000 especies de peces marinos, la industria pesquera se concentra en una mínima variedad de ellas. Apenas 11 representan el 35% de la captura global.

Más de la mitad de la población del mundo vive dentro de los 100 kilómetros de la costa, es decir, que estamos hablando de 2,700 millones de personas. En este ámbito, la tendencia lleva al establecimiento de más megaciudades con más de 10 millones de personas cada una. Se estima que para el año 2000, 13 de las 15 ciudades más grandes del mundo estarán ubicadas en las costas o cerca de ellas. Cuanto más densamente pobladas estén las zonas costeras, la calidad del agua de mar disminuirá, la vida silvestre será desplazada y las líneas costeras se verán erosionadas. El largo total de las líneas costeras en el mundo es de alrededor de 504,000 kilómetros, equivalentes a dar 12 veces la vuelta a la línea ecuatorial.

Este acercamiento de los habitantes a las líneas costeras, que usan el mar como resumidero de desechos domésticos, químicos, agrícolas e industriales, ha aumentado la contaminación de los océanos. En un año, un millón de aves marinas, 100 mil mamíferos marinos y tortugas marinas sufren cruentas muertes por sofocación con plásticos o distintos tipos de contaminación. Al año son asesinados 100 millones de tiburones.

No hay duda que los sistemas marinos están sujetos a interacciones complejas, desde la influencia del aumento de las temperaturas globales hasta el impacto de la radiación ultravioleta en las capas superficiales debido al adelgazamiento de la capa de ozono estratosférica, y también a las explosiones solares.

Desde 1865, en que termina una miniedad de hielo hasta hoy, la temperatura de la superficie de la tierra ha aumentado medio grado centígrado con fluctuaciones en el intervalo, en las que destaca la presencia de El Niño en 1877-78 y 1982-83, aparte del que acabamos de experimentar en 1997-1998. Esto no quiere decir que se ignore otras presencias de El Niño en el decurso del tiempo, sino que no fueron lo bastante intensas como para influir en la tendencia de aumento de la temperatura de la Tierra. El año más caluroso en el período ha ocurrido en 1997 con 14.4 grados centígrados. En 1995, después de profundos estudios, el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático, auspiciado por la ONU, determinó tentativamente que "el balance de las evidencias sugiere que hay una clara influencia humana en el clima global", pero que se desconoce específicamente la magnitud de tal influencia, pues hay también otros factores claves inciertos, como la nubosidad y los océanos en el cambio de temperatura. No hay duda, en todo caso, que los océanos juegan un papel importante en la regulación del clima, como todos lo hemos podido comprobar en El Niño, ahora en retirada.

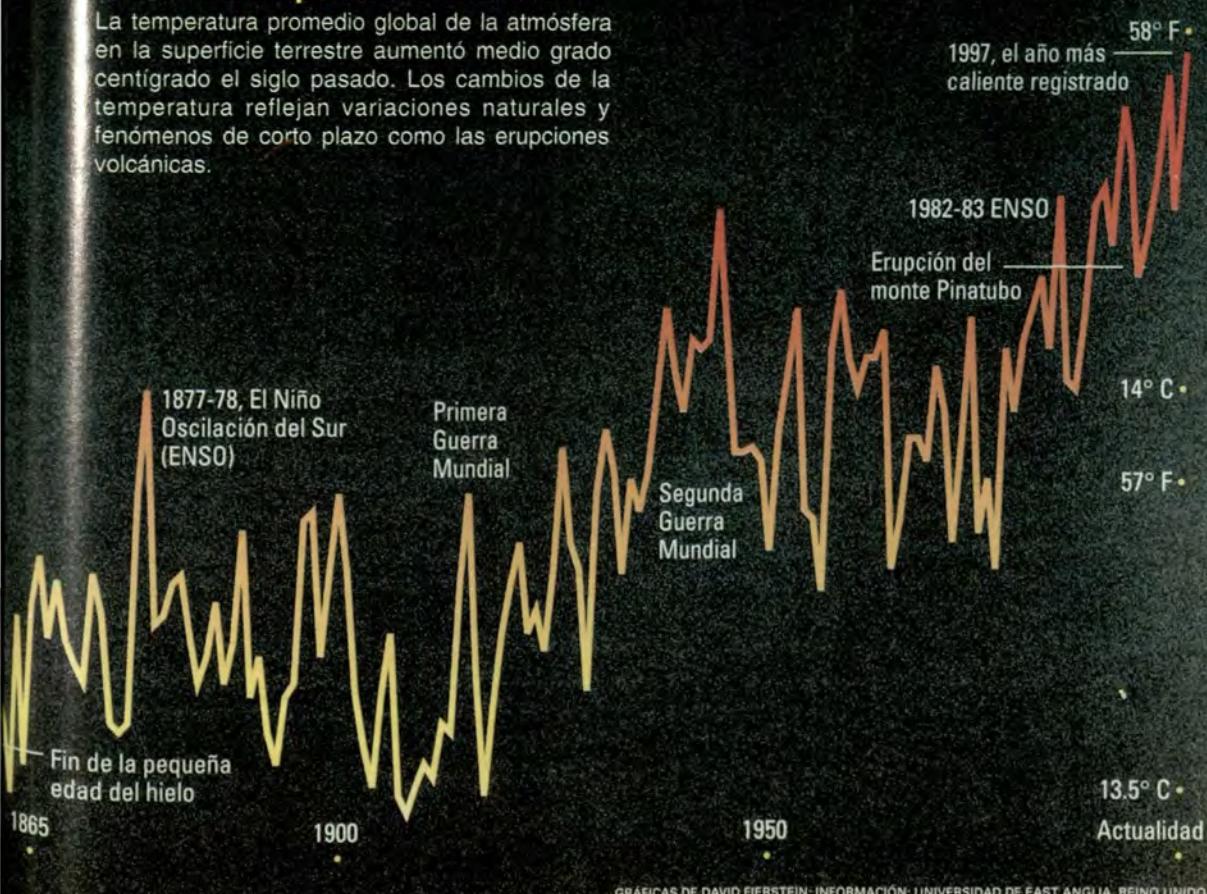
No hay que olvidar que los océanos son la fuente principal de vapor en el aire. Almacenan calor con eficiencia y lo transportan miles de millas. Cuando el agua caliente se concentra en un lugar, la evaporación y producción de nubes puede aumentar. Los organismos marinos consumen enormes cantidades de CO₂, y para satisfacer esa demanda los océanos ofrecen 35 trillones de toneladas de CO₂. En comparación se puede citar que en la atmósfera hay sólo 750 billones de toneladas que anualmente se ven incrementadas en 7 billones que producen los habitantes de la tierra. Esto último es, por supuesto, una pequeñísima cantidad, pero con una característica peculiar: los 7 billones se agregan a la atmósfera; en cambio el CO₂ contenido en la atmósfera y en el mar funciona equilibradamente, ésto es, entregan y reciben.

A pesar de todos los recursos vivos y no vivos, de su influencia en diversas actividades como comercio e industria, sin olvidar las militares, en el clima y estado del tiempo, en la investigación científica a que se le somete con instrumentos desplegados en el mar durante cortos períodos de tiempo, que han permitido cierto avance, el océano es el gran desconocido; está además acosado por la

Sube la temperatura mundial

La temperatura promedio global de la atmósfera en la superficie terrestre aumentó medio grado centígrado el siglo pasado. Los cambios de la temperatura reflejan variaciones naturales y fenómenos de corto plazo como las erupciones volcánicas.

58° F.
1997, el año más —
caliente registrado



GRÁFICAS DE DAVID FIERSTEIN; INFORMACIÓN: UNIVERSIDAD DE EAST ANGLIA, REINO UNIDO.

La figura muestra la presencia de El Niño en el Calentamiento mundial de la atmósfera terrestre, en dos momentos 1877 - 1878 (ENSO) en que llega a 14° C; y en 1982 - 1983 (ENSO) en que llega a 14°.2 C.

sobreexplotación y la contaminación. La atención política y científica presta más atención a los ecosistemas terrestres.

Pero los océanos también han sido escenario desde 4,000 años a.C., de cómo el hombre los empieza a usar para sus desplazamientos migratorios y comercio, que paulatinamente van generando la existencia de marinas de guerra, convirtiéndolos así en campos de batalla, aunque no todos los combates se libraran en alta mar, sino más bien cerca de las costas. En el período de la Guerra Fría que ha terminado hace una década, las estrategias marítimas de las dos superpotencias concebían encuentros en alta mar. Terminada esa situación, y quedando sólo una superpotencia, su nueva estrategia concibe que los encuentros serán cerca del litoral y contra el litoral mismo en los lugares en donde la amenaza a sus intereses nacionales sea patente. Se le ha llamado Guerra Litoral, por supuesto con elementos que responden a los más modernos desarrollos de la tecnología. Es un regresar al pasado y, en ese sentido, nosotros tenemos esa experiencia, pues en las guerras del siglo XIX y en particular en la Guerra del Pacífico, las acciones navales se libraron contra el litoral y cerca del litoral, como sucediera en los cinco meses de la campaña naval, y no precisamente con los medios técnicos de la época en nuestro favor.

LA POLITICA

El ser humano depende de la existencia de ecosistemas marinos sanos: los mares y océanos proveen trabajo, materias primas, transporte, alimentos, recreación, información y energía a una población mundial cada vez mayor.

Dos medidas, sin embargo, se han dado por la comunidad internacional. Una, la aprobación en 1982 por la NNUU de la Convención sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), que entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994, estableciendo un marco fundamental para la concreción de medidas efectivas de manejo sustentable de los recursos y ecosistemas marinos, de carácter global, regional, subregional y nacional.

Otra es una idea que nace en la Comisión Oceanográfica Internacional (COI) de la UNESCO en marzo de 1993, para proclamar el año 1998 como el Año Internacional del Océano. La propuesta presentada por Portugal fue aceptada por la Asamblea General de la UNESCO en noviembre de 1993 y por el Consulado Económico y Social (ECOSOC) en julio de 1994. La Asamblea General de las

NNUU aceptó formalmente la propuesta mediante la resolución A/RES/49/13 en diciembre de 1994, apoyada por 103 Estados Miembros.

El Año Internacional del Océano tiene dos objetivos:

- Sensibilizar a la población mundial acerca de la importancia de los mares
- Encontrar nuevas direcciones para las políticas públicas sobre cómo administrar los océanos, a nivel internacional y nacional.

Sin duda, los científicos tienen argumentos más que suficientes para esta iniciativa de las NNUU que aglutina programas, proyectos de investigación y de educación pública, y ha convocado en Lisboa una cita internacional OCEANO 98, que será la última del siglo XX, en la cual está participando el Perú. Satélites, buques oceanográficos e instrumentos de medida continuos, superficiales y submarinos, son tecnologías que permiten tomar el pulso de los mares, pero sin olvidar que se requerirá establecer laboratorios oceánicos de estudio y observación a largo plazo.

Para conmemorar el Año Internacional del Océano, la (COI) ha coordinado una serie de actividades a nivel internacional. En el Perú, la representación de la (COI) está a cargo de la Marina de Guerra, por lo que esta Institución participa en dichas actuaciones. Debo mencionar el papel importante que desempeña la Dirección de Hidrografía y Navegación a través de su Departamento de Oceanografía. Al respecto, lo que originalmente se llamara Servicio Hidrográfico y Faros inicia, en la segunda mitad de la década de 1950, su participación en el campo oceanográfico enviando a estudiar al Teniente José F. Barandiarán al Instituto Oceanográfico Scripps de California. A su regreso el Servicio realiza su primera expedición hasta 400 millas mar afuera, efectuando mediciones de temperatura en la superficie, tomando muestras de mar hasta 300 metros de profundidad con botellas Nansen, lecturas batítermográficas y muestras de peces, para después en tierra realizar el análisis de laboratorio respectivo. Valga el recuerdo a un pionero marino en la investigación oceanográfica.

La contribución del Perú, en concordancia con una Directiva de la Comandancia General de la Marina que norma las actividades de la Institución, consiste en invitar a autoridades, administradores, académicos y estudiantes de diferentes áreas a participar mediante conferencias, cruceros, publicaciones, afiches, videos y deportes náuticos. En el nivel regional, la CPPS ha coordinado y realizado cruceros oceanográficos con los países que la conforman.

En todos los países, la conmemoración de este evento ha tenido una gran acogida y resonancia. Así, en los EE.UU. de Norteamérica, se ha realizado una Conferencia de dos días con personalidades del más alto nivel, para revisar sus intereses nacionales oceánicos, con participación de todas aquellas personas relacionadas con los temas nacionales oceánicos. Como resultado se aprobó un programa de nueve puntos, de los cuales sólo citaremos tres. Uno es la adhesión de los EE.UU. a la Convención del Derecho del Mar (CONVEMAR), porque se la considera de interés nacional en todos los aspectos, estando pendiente su aprobación por el Senado desde 1994. Sin embargo, EE.UU. ha venido participando en la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos en calidad de Miembro Provisional desde el 16 de noviembre de 1996, a mérito de las disposiciones contenidas en la enmienda a la Parte XI que trata de la minería de los fondos marinos, y que fuera originalmente materia de rechazo por su parte. Tiene hasta el 16 de noviembre de 1998, para definir su situación frente a la CONVEMAR. De no ratificarla o adherir a ella, según sea el caso, en los próximos 30 días, perdería la referida calidad de miembro.

Es interesante anotar que el pedido al Senado para adherir a la CONVEMAR se basaba en las diez razones siguientes, que sólo se enumeran:

- 1.- Un pensamiento remozado en el tiempo transcurrido y la participación de gentes con mentalidad amplia;
- 2.- Dejar de ser un espectador que mira la CONVEMAR desde afuera;
- 3.- El nuevo régimen en la minería de los fondos marinos;
- 4.- Mantener un liderazgo en las cuestiones ambientales;
- 5.- El cambio en las relaciones con el mundo en desarrollo;
- 6.- Las señales de la Secretaría General de las NNUU a ser más sensible a las preocupaciones de los países desarrollados, y el deseo específico de que los EE.UU. formen parte de la CONVEMAR;
- 7.- La movilidad de sus fuerzas navales;
- 8.- Pertener a la CONVEMAR disminuye la presión sobre la magnitud de sus fuerzas navales;
- 9.- Los reclamos desmedidos de los Estados costeros respecto al mar territorial aumentan los costos de su Programa "Libertad de Navegación". Aquí menciona entre otros casos, el incidente entre un caza FAP y un C-130 USAF, en abril de 1992, en el cual hubo un muerto y dos heridos en la tripulación del C-130. El Perú alegaba que el avión USAF estaba dentro del mar territorial y espacio aéreo de 200 millas. También cita el caso con Ecuador en 1986, al interferir con un vuelo de la USAF sobre alta

mar a 175 millas de la costa ecuatoriana; y, finalmente
10.- Conservar el liderazgo en asuntos marítimos en general, en su calidad
de potencia naval preeminente.

Estas diez razones apoyaban la decisión de adherir a la CONVEMAR, en atención a los mejores intereses políticos, económicos y estratégicos de la Nación, a las cuales habían dado su consenso el Departamento de Estado y el de Defensa, quedando en manos del “cuerpo deliberante más grande del mundo”, el bordar la CONVEMAR en el tapiz de la seguridad nacional.

Sobre la minería, es interesante resaltar cómo comparan los años transcurridos. Así, en la década de 1970 se decía haber grandes ventajas económicas versus la minería en tierra y su transporte. En la década de 1990 se dice que esa predicción fue prematura. Ahora las nuevas perspectivas sobre los nódulos han pasado al largo plazo, porque se han descubierto sustitutos de muchos minerales de abundante disponibilidad en tierra, y como la demanda se ha reducido, estiman que antes del 2025 por lo menos, el mercado no hará económica su explotación. Además, los EE.UU. tienen grandes cantidades de nódulos en su ZEE.

Regresando a las conclusiones del encuentro de alto nivel en EE.UU., otro de los puntos fue la iniciativa acordada para aumentar significativamente la explotación de los océanos, visto que sólo hay cartografía de un 5% de los fondos marinos. Otra conclusión importante fue la de desarrollar una amplia política nacional oceánica, previa aprobación por el Congreso de la “Ley de Océanos”, en debate desde setiembre de 1997. Cabe recalcar que ésta era la primera vez que un Presidente de los EE.UU. asistía a una reunión sobre asuntos oceánicos nacionales.

El Almirante francés Guy Labouerie, en una conferencia titulada “Los Océanos y la Geopolítica”, se refiere a ciertas teorías estratégicas, como la de Mackinder y la de Haushofer, que resultaron en fracaso. A raíz de esto se crean las NNUU, que en su papel pacificador en los años, oculta o no quiere ver dos fenómenos:

- La presión demográfica y
- El carácter dinámico de la descolonización

Respecto a la presión demográfica expresa, entre otras cosas, que la movilización mundial de las poblaciones es hacia los océanos, coincidente con lo ya expresado. Pero menciona que está en marcha un esfuerzo considerable para estudiar en el corto y largo plazo los usos de los nuevos recursos marinos en tres áreas:

- a. Industrial, en la cual el interés se centra por ahora en la extracción de petróleo, pero que poco a poco el mundo comenzará a buscar en las ZEE todos los productos que se necesitan en tierra.
- b. Agricultura, señalando que los océanos contienen el 80% de todos los recursos vivos del mundo y que en ellos crece el doble de plantas comestibles respecto a las que se producen en tierra, lo que ha llevado al desarrollo de la acuicultura, cada vez con más auge.
- c. Energía, señalando que dentro de 50 años no habrá producción suficiente de petróleo para atender la demanda de energía mundial, y que en ese plazo se debe encontrar el sustituto de petróleo. ¿Dónde? En los océanos. Después de enumerar varios métodos dice que si alguna vez se domina la fisión termonuclear, los océanos del mundo contienen deuterio suficiente, de poder casi ilimitado, por muchos siglos.

Quizás estas nuevas posibilidades que ofrecen los océanos, más aquellas referidas a los recursos renovables y no renovables, el control de la contaminación, de las especies transzonales y migratorias, y la posesión de islas lejos de sus costas, sus aspiraciones antárticas y control del Estrecho de Magallanes y del Paso Drake, participación notoria con flota mercante propia en el comercio marítimo nacional y mundial, y presencia y participación en organizaciones internacionales y locales, hayan llevado a los marinos chilenos a enunciar su Océano-Política para controlar y ejercer soberanía sobre lo que denominan Mar Presencial y que cada vez llaman con más frecuencia territorio oceánico, una área de más de 5,000 millas cuadradas. Esta tesis la vienen difundiendo en el mundo hace varios años. Ejercer la soberanía en tan vasta área exige una marina capaz de ello y por eso están en un plan de modernización material y tecnológica de su flota naval y aeronaval, con medios espaciales de comunicación, observación y vigilancia mediante satélites. En algún momento entrará en colisión con los intereses de alguna potencia, a no ser que busquen el consenso de intereses nacionales. Hay, pues, un objetivo, y uno o varios cursos de acción para lograrlo, que se agrupan en el término Política, y como el objetivo es el control de su territorio oceánico, son partidarios de la Océano-Política.

NUESTRO CASO

No necesitamos de muchas explicaciones para demostrar cuán relacionados estamos con el océano, cómo nos beneficiamos y también cómo perdemos oportunidades para identificarnos con él. Nuestra monumental *Historia Marítima* nos lo relata con toda minuciosidad en los campos científico, tecnológico, político,

económico, social, comercial, marítimo, naval y cultural, y lo seguirá haciendo hasta llegar a nuestros días, pues su concepción es permanente y no deja de buscar información del pasado para perfeccionarla. Ella nos demuestra que no hemos tenido una política marítima y menos una Océano-Política. Al mismo tiempo, nuestra Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos viene estudiando todos esos factores, en la medida de sus posibilidades, en el corto y mediano plazo, y su proyección en el largo plazo.

Los recursos principales que produce el ambiente marino pelágico en nuestra ZEE, son la anchoveta y la sardina, que representan el 95% de la captura nacional, para convertirla en harina y aceite de pescado como producto de exportación. El jurel y la caballa están subexplotados. Ambas se han visto afectadas por la intensidad de El Niño. Entre 1994 y 1997 los desembarques de anchoveta y sardina se mantuvieron en 9.8 millones de toneladas al año. Los desembarques de jurel y caballa muestran una tendencia creciente, producto de una mayor disponibilidad y del incremento del esfuerzo pesquero en los últimos años. La merluza es una especie demersal, que representa más del 80% de los desembarcos de los recursos demersales en el Perú. El calamar gigante o pota, es uno de los recursos de mayor importancia en el Pacífico este. En aguas peruanas su captura se realiza a nivel artesanal e industrial. Esta última se inicia en 1991, pasando de 58,000 toneladas en 1991 a 165,000 en 1994, y disminuyendo hasta 5,600 en 1997. La flota artesanal aporta casi el 8% de la captura total. La presencia de El Niño en 1996-98 ha sido causa de que en el período 96-97 su contribución al P.B.I. fuera de -9.7% y en el período enero-mayo del 97-98 de -69.3%, según estadísticas del B.C.R.P. Y si lo referimos a las toneladas capturadas en el mar en esos mismos períodos, se aprecia que de 56.5 miles de toneladas en el primero se reduce a sólo 3.1 en el segundo; y de 118.8 millones de dólares a que llegó en mayo de 1997 sólo alcanza en mayo de este año a 12.4, incrementando nuestra ya crónica balanza comercial negativa.

En cuanto a la población, el 47% vive dentro de los 100 kilómetros de la costa, es decir, que estamos hablando de casi 11 millones. En este ámbito, es muy probable que en el año 2015 sólo el gran complejo de Lima / Callao llegue a más de 10 millones.

El largo total de la línea costera en el Perú es de 2,190 kilómetros. Además en esta línea hay 33 provincias que representan el 17% de las provincias a nivel nacional, y el 25% de las provincias que comprenden las ocho regiones costeras. Se debe resaltar además, que la superficie insular marítima es de 94.36 kilómetros

cuadrados, muy cercanas a la costa y prácticamente deshabitadas. Tenemos la esperanza de que el esfuerzo desarrollado por la Marina de Guerra en las actividades conmemorativas del Año Internacional de Océano genere una mayor identidad nacional marítima de los 10 millones de peruanos que viven dentro de los 100 kilómetros de la costa.

Anteriormente se ha mencionado que El Niño se ha presentado en el transcurso del tiempo varias veces. Así desde 1525, cuyos registros guarda el IMARPE en número de 67, 25 se han registrado en el siglo XX.

En 1973, a pedido del Perú ante la CPPS, se crea un Programa Regional para el estudio de El Niño, que se materializa en 1974. En una Resolución Suprema de setiembre de 1997 se reactiva el Comité Nacional ENFEN, para estudiar el fenómeno y actuar coordinadamente. Sin embargo, el impacto de El Niño sobre los diversos recursos es variable y dependerá en gran medida de la capacidad de prevención y manejo en el futuro para mitigar los efectos negativos en el ambiente y sus recursos.

LA CONVENCION DEL MAR

Han transcurrido 51 años desde que el Perú junto con Chile y Ecuador, declarasen la extensión de su soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas de sus costas, para proteger los recursos vivos del mar de la depredación, sin que tal extensión representase restricción a la libertad de navegación. Después de 35 años de debates en el ámbito de la comunidad de naciones, se aprueba la CONVENCIÓN SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR). Ninguno de esos tres países ratifica la Convención porque consideran que no responde a las ideas que sobre la extensión de ese mar han generado, es decir, 12 millas de mar territorial y una Zona Económica Exclusiva que se extendía hasta 200 millas de la costa con soberanía y jurisdicción sobre los recursos renovables y no renovables sobre la superficie del mar y plataforma continental. En el país se adoptaron posiciones radicales que bloquearon las decisiones del gobierno hasta hoy, para su adhesión. Este impasse ha traído una serie de inconvenientes y entre ellos está que, no importa lo que diga la Constitución sobre el dominio marítimo, lo que la comunidad internacional quiere recibir del Perú es su definición clara y tajante sobre lo que considera como mar territorial, y no la sutileza de dominio marítimo. Si mañana tenemos una situación internacional en la cual haya que aplicar el Derecho Internacional sobre el mar territorial, no tendremos garantía alguna de ganar. Aparte de esto, los países que han adherido a la CONVEMAR, entre ellos Chile, copartícipe

de la idea en una época, vienen tomando decisiones en las cuales no puede participar el Perú. El Embajador Alfonso Arias Schreiber cita cuatro ejemplos de los perjuicios contra nuestros intereses por esa situación.

Uno, se refiere a nuestra ausencia de todos los órganos que conforman la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. En la vida real no tendremos forma de proteger nuestros intereses cuando se inicie la explotación de los fondos marinos, en particular si se explotan minerales que compiten con aquellos que exportamos.

Otro se refiere a nuestra ausencia del Tribunal Internacional de Derecho del Mar. Mal vamos a estar cuando tengamos controversias en el campo de las fronteras marítimas, pesca de especies transzonales y altamente migratorias, tránsito de naves y sobrevuelo de aeronaves, contaminación, investigación científica y otros usos conexos.

Un tercer ejemplo es no haber suscrito el Acuerdo sobre Conservación y Ordenación de las Especies Transzonales y Altamente Migratorias en vigor desde 1995.

El cuarto ejemplo está en que, a partir de la vigencia de la CONVEMAR, el Perú no ha podido intervenir en ninguna de las cinco reuniones plenarias convocadas por el Secretario de la Asamblea General de las Naciones Unidas, por no ser parte de la CONVEMAR.

Se viene para debatir en el corto y mediano plazo una serie de temas indispensables para el uso y explotación del mar, no sólo en las aguas de nuestro dominio marítimo, sino en la Alta Mar.

Hay que tomar una decisión, buscando las razones que lleven a la adhesión a la CONVEMAR, como lo ha hecho EE.UU. no sólo a partir de la enmienda a la Parte XI, sino otras más que tienen que ver con el desarrollo y la seguridad nacional, que apuntalan sus intereses nacionales.

Finalmente, debo mencionar que en base a un evento académico realizado en conjunto IEHMP-CEPEI en febrero de 1990, denominado "Hacia una Política Marítima", se trató los temas siguientes:

- Realidad Marítima y los Intereses Marítimos del Perú

- Comercio Marítimo
- Recursos Marinos y Preservación del Medio Marino
- Control, Protección y Seguridad Marítima
- Los Intereses Marítimos del Perú en el Contexto Internacional y
- Hacia una Política Marítima Internacional, con objetivos y políticas, esto es cursos de acción para lograrlos.

El conjunto del evento, con ponencias y resultados, fue editado, entregado a todos los parlamentarios y vendido al público. En su presentación el Almirante Vargas Caballero, entre varias preguntas que plantea, menciona: ¿Qué se entiende por Política Marítima? Luego expresa su pensamiento en cuanto a la conjunción de esfuerzos públicos y privados para formular dicha política y, hecha, es necesario que se cumpla continuadamente, lo que, no excluye se hagan cambios luego de un meditado estudio y de la experiencia, y “que ya es hora de romper con ese esquema que se repite en todo el transcurso de nuestra historia: el continuo cambio de reglas, procedimientos, actitudes, haciendo aparecer que lo único perdurable, permanente, constante en nuestra historia es la inestabilidad en todo orden de cosas. Esto debe terminar”.

Lo paradójico está en que lo que se terminó fue la Marina Mercante nacional, aquella que llevaba nuestra bandera bicolor a todos los mares del mundo. En el trabajo de 1990 ya mencionado, se dejaba constancia que la flota nacional atravesaba una crisis en su desarrollo, como producto de la situación económica del país y del receso del comercio marítimo. Existían 14 empresas que tenían un total de 1'045,432 DWT, con buques de 20 años de edad. A pesar de sus defectos, rendían a la balanza de pagos unos 100 millones de dólares. La Marina Mercante extranjera que atendía el comercio exterior afectaba nuestra balanza de pagos, legítimamente por supuesto, en unos 300-400 millones de dólares. Dentro de esa contribución a la balanza de pagos por los buques peruanos, estaba lo que correspondía a los fletes por cabotaje, fundamentalmente por transporte de petróleo. Las reglas cambiaron, la Marina Mercante desapareció y, según leo hoy en **El Comercio** en una carta del señor Luis Freyre, empresario naviero, la salida de dólares por fletes pagados a buques mercantes extranjeros, muchos de ellos con beneficios tributarios y subsidios en sus países de origen, representa la nada despreciable suma de 900 millones de dólares, que supongo incluye también los fletes por cabotaje, amén de la pérdida de más de 4,000 puestos de trabajo tecnificado. Por más seminarios, gestiones y meditados proyectos de ley que haya, las reglas de juego que permiten esa situación no cambian. Esto nos lleva al tema de la identidad nacional marítima. En efecto, a partir de la década de 1840 el gobierno dio reglas de juego

favorables para que la Marina Mercante nacional privada estableciera una flota a vapor capaz de atender nuestro comercio marítimo exterior y de cabotaje. No hubo respuesta. La P.S.N.C. y la C.S.A.V. atendían dichos tráficos. Durante la Guerra del Pacífico sólo quedó la primera de ellas para atender nuestro comercio. Felizmente era inglesa; así es que no fue casi hostilizada por el adversario. Esa falta de identidad nacional marítima se repite hoy. Pero parece que también se va a reproducir en una falta de identidad nacional aérea, permitiendo el ingreso de líneas extranjeras en el cabotaje aéreo nacional. Es decir, que la balanza de pagos sufrirá un nuevo impacto pues todas las divisas que obtengan se las llevarán a su país de origen, legítimamente. Próximamente serán los puertos.

Para ver cómo se encara el futuro de la Política Marítima, actualmente el I.E.H.M.P. viene trabajando en su revisión, con la cooperación y entusiasta participación del sector privado.

Quisiera concluir con un concepto del Almirante francés Labouerie, para no decir que siempre nos referimos a Mahan: "Sin ser propiedad de nadie, pero perteneciendo a todos, los océanos continúan como el fundamento de la movilidad estratégica, humana y material -complementada en este aspecto por el espacio, aun cuando este último esté limitado debido a su incapacidad para soportar la vida, especialmente humana... Por muchos siglos, medio de conquista, los océanos se han vuelto en los últimos 40 años, para algunos, la última línea de defensa. Se deben convertir en el futuro en la fuente de riqueza para el beneficio de la humanidad. Esto requerirá que se desarrolle y apliquen nuevas políticas globales... La Comunidad Europea debe definir una política de seguridad común que no sea un pálido reflejo de la OTAN. Sólo entonces será posible que Francia encare los objetivos que busca por lograr en vez de conducir interminables discusiones técnicas sobre medios que jamás consideran los fines. Este proceso no será fácil y requerirá de gente con visión de largo plazo, que entienda lo que el futuro ofrece, y con el coraje de encarar los problemas que este proceso creará con toda seguridad. El futuro exige este esfuerzo".

¿Cuándo hará el Perú esfuerzo similar?

*La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920 - 1930**

CONTRALMIRANTE JORGE PARRA DEL RIEGO ENDARA

Al término de la guerra con Chile, tanto el Ejército como la Marina habían quedado reducidos a su mínima expresión. Rehacer estas fuerzas en las condiciones económicas que aquejaban al país, fue tarea lenta y penosa, pero la moral no había decaído y el espíritu militar se fue consolidando para reorganizar sus fuerzas y darles un nivel más profesional.

En 1896 el Ejército contrata con el Gobierno de Francia una Misión Militar, "que se encargaría de la conducción del Ejército del Perú hacia la modernización". Se iniciaba así una nueva etapa en la organización y preparación de sus cuadros y de sus elementos de alto mando. Teniendo en cuenta los resultados positivos habidos en el Ejército, en 1905 se hace extensiva la Misión a la Marina, pero en el caso de la Armada, se contrata a la mayoría de ellos con la clase de Tenientes para luego asimilarlos directamente a la clase de Capitanes de Fragata e incluso a la de Capitán de Navío para que uno de ellos ejerciera el puesto de Director de Marina, el más alto cargo administrativo en esa fecha.

Esto causó malestar en la Marina e incluso en los medios políticos y, a pesar del grado que les había conferido, seguían usando el uniforme francés y sus galones originales que no concdecían con los uniformes del Oficial de Marina peruano. Fue ésta también una de las razones por las cuales la resistencia a su presencia fue más significativa. En cambio en el Ejército, se contrataron Oficiales de alta

* Trabajo ganador del 1er. Concurso Monográfico de Historia, convocado por el Instituto, con motivo del XXV aniversario de su creación.

graduación y los militares peruanos usaban un uniforme similar al francés.

Así pues, en la Marina, la Misión no tuvo el éxito que se esperaba, pese a que hizo una buena labor en la Escuela Naval y en proporcionar reglamentos de corte francés que contribuyeron a una mejor organización naval y marítima. En 1915 debido a la Primera Guerra Mundial se retiró del Perú.

Al crearse en 1920 el Ministerio de Marina, e independizarse del Ejército, la Institución naval va en pos de rehacer sus fuerzas y principalmente obtener los medios para llegar a un profesionalismo y modernización acordes con el nivel de marinas más adelantadas.

A raíz de los estudios realizados por la recientemente creada Dirección General de la Marina, con el fin de incrementar la eficiencia de la Institución, y teniendo en cuenta además “el memorial que suscribió la Oficialidad de la Armada poco antes de 1920 en el sentido de traer una misión norteamericana”, según el decir del Capitán de Navío y brillante historiador Teodosio Cabada (y cabría agregar que este memorial debe haber sido influenciado por aquellos oficiales que fueron becados para efectuar prácticas en diferentes buques de la Flota americana desde el año 1900 y siguientes), se decidió recomendar al Gobierno que se solicite una misión naval proveniente de la Marina de los Estados Unidos, por ser la más conveniente, dado el gran desarrollo de una de las más poderosas Armadas, y cuenta además el éxito que se estaba obteniendo en el Brasil con una misión naval de origen norteamericano. Influyeron también los factores políticos, económicos y sociológicos que unían cada vez más al Perú con el país del Norte.

Tanto el Ministro de Marina, Contralmirante Juan M. Ontaneda, como el Presidente de la República Augusto B. Leguía (ferviente admirador de EE.UU.), aceptaron la recomendación, poniéndose de inmediato en contacto con el Embajador norteamericano en el Perú, quien envió un cablegrama al Departamento de Estado (8 de enero de 1920) indicando que el Presidente de la República del Perú había expresado su deseo de solicitar al Gobierno de los Estados Unidos “seleccionara y enviara una misión naval al Perú lo más pronto posible”.

En carta L.A. 82334 del 17 de enero de 1920, el Secretario de Estado del Gobierno norteamericano se dirige al Secretario de Marina a fin de que emita su opinión teniendo en cuenta que el Gobierno de EE.UU. veía con simpatía la solicitud del Perú. La respuesta del Secretario de Marina mediante una comunicación del 2 de febrero de 1920 indicaba que “se sentiría complacido de seleccionar y enviar con prontitud una misión naval al Perú”.

De acuerdo con tal informe, la Secretaría de Estado preparó un proyecto de ley mediante el cual el “Congreso de los Estados Unidos permitía que Oficiales de la Marina norteamericana aceptaran ser empleados por gobiernos de países latinoamericanos”.

La Ley fue aceptada y aprobada con el N° 4435 y fue firmada por Woodrow Wilson, Presidente de los EE.UU., el 5 de junio de 1920, poniéndose en conocimiento de esta acta a la Embajada del Perú en Washington. Esto permitió al Perú, mediante su Embajador Alfonso Pezet, ejercitar sus primeros contratos directos con los Oficiales que conformarían la Misión Naval. Y así fue como se organizó la primera Misión de la Marina de los Estados Unidos en el Perú. Estuvo compuesta por los siguientes Oficiales: Capitán de Fragata Frank B. Freyer, Capitán de Fragata Lewis D. Causey, ambos en situación de actividad en su Institución; Capitán de Fragata Charles Gordon Davy, Teniente 1º Paul Fitzsimons, ambos en situación de retiro de su Institución.

El grupo se embarcó en Nueva York en el vapor “Santa Elisa” el 25 de agosto de 1920 y llegó al Callao doce días después, el 6 de setiembre.

En el contrato firmado por el Comandante Freyer ante el Embajador del Perú, Dr. Alfonso Pezet, se especificaba que a aquél, mientras estuviese al servicio de la Marina peruana, se le daría el rango de Capitán de Navío, considerándose su nombramiento como el de mayor antigüedad que los de igual clase naval en la Marina del Perú. Percibiría un haber de U.S. DIEZ MIL (\$ 10,000.00) dólares anuales, abonados por trimestres adelantados a partir del 1º de julio de 1920 y por el término de dos años. También se indicaba en dicho contrato que el Comandante Freyer no estaría sujeto a las órdenes de los Jefes de la Armada del Perú y que se sometería y cumpliría tan sólo las órdenes que recibiera del Presidente del Perú, así como del Ministro de Marina.

Similar contrato firmaron los otros miembros con la diferencia de que sus haberes alcanzaban a U.S. OCHO MIL (\$ 8,000.00) dólares anuales y tendrían un rango inmediato superior al que ostentaban.

Por Orden General de la Armada N° 63, del 28 de setiembre de 1920, estos Oficiales de la M.N.A. son presentados ante el Cuerpo General de la Armada, y por Orden General N° 64, del 31 de setiembre de 1920 se aprueban, por Marina, los contratos de los citados miembros y el 3 de noviembre del mismo año, se expide otra Orden General del Ministerio de Marina en el sentido de que “Encon-

trándose definitivamente instalada la Oficina de la Misión Naval y expedito su personal para practicar una inspección general de todos los servicios de la Armada, se resuelve que los Jefes de buques y dependencias deben cumplir en remitir, sin demora, cualquier información que se les pida cuando los miembros de la Misión vayan a realizar inspecciones en ellos, sometiendo por escrito anticipadamente al Jefe de la Misión una relación de reparaciones y alteraciones que consideren necesarias en el material a su cargo”.

Las inspecciones se efectuaron a los buques, a la Base de Submarinos en la Isla de San Lorenzo y almacenes e hicieron un estudio de las leyes y reglamentos vigentes en esa época. Durante estas inspecciones, se dieron cuenta que ninguno de ellos estaba calificado para hacerse cargo de la parte logística y administrativa y solicitaron ser reforzados por un Oficial calificado como especialista en Administración (Supply Officer) y para el efecto se contrató al Capitán de Fragata James A. Bull el 1º de noviembre de 1920.

Una vez que los Miembros de la Misión tuvieron un concepto claro de la situación en la Armada Peruana, comunicaron al Ministro de Marina, a través del Jefe de la Misión, que se encontraban aptos para tomar parte activa en la administración de la Marina haciéndose cargo de los puestos ejecutivos de mayor prioridad.

Al Comandante Freyer se le dio el cargo de Director General de la Marina y por lo tanto todos los Jefes y Oficiales tenían que estarle subordinados administrativamente. Ello causó malestar en los círculos de la Institución y lógicamente fue mayor entre los de mayor antigüedad, donde hubo una manifiesta oposición en sus comienzos y llegaron a influir en el ánimo del Ministro, Doctor Lauro A. Curletti. El informe N° 73, de la Oficina de Inteligencia Naval de la Misión Naval, del 1º de noviembre de 1928 expresaba: “La Misión enfrentó considerables dificultades con el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti. El Jefe de la Misión explicó esto al Presidente del Perú, renunciando poco después el Ministro de Marina” (Fue cambiado a otro Ministerio). Esto da una clara idea de la influencia del Jefe de la Misión ante el Presidente Leguía, quien a su vez, por el cariño que sentía por la Marina, estaba decidido a darle el mayor apoyo para su engrandecimiento. El Dr. Curletti fue relevado por el Capitán de Navío Ramón Valle Riestra como Ministro de Marina.

El Comandante Charles Gordon Davy recibió el cargo de Director de la Escuela Naval a partir del 9 de febrero de 1921, y en ese decenio dio un extraordina-

rio vuelco a la Escuela: fue reorganizada en un comando centralizado con departamentos ejecutivos y académicos, siendo revisados todos los planes de estudio. Introdujo los reglamentos y textos adaptados de la Academia Naval de los EE.UU. y muchos de estos libros fueron traducidos al castellano para ser utilizados como libros de enseñanza y de consulta. Tradujo muchos textos de estrategia, ingeniería, electricidad y otros similares de corte naval y militar. Instituyó el “Cuerpo único”: dejaban de existir el oficial de cubierta por un lado, y el oficial de máquinas por otro. (Modificaba así los planes de instrucción de cubierta y máquinas, para capacitar durante seis años a los cadetes, a fin de que obtuvieran los conocimientos tanto de cubierta como de máquinas, igual a lo que se llevaba en la Academia Naval de Annápolis).

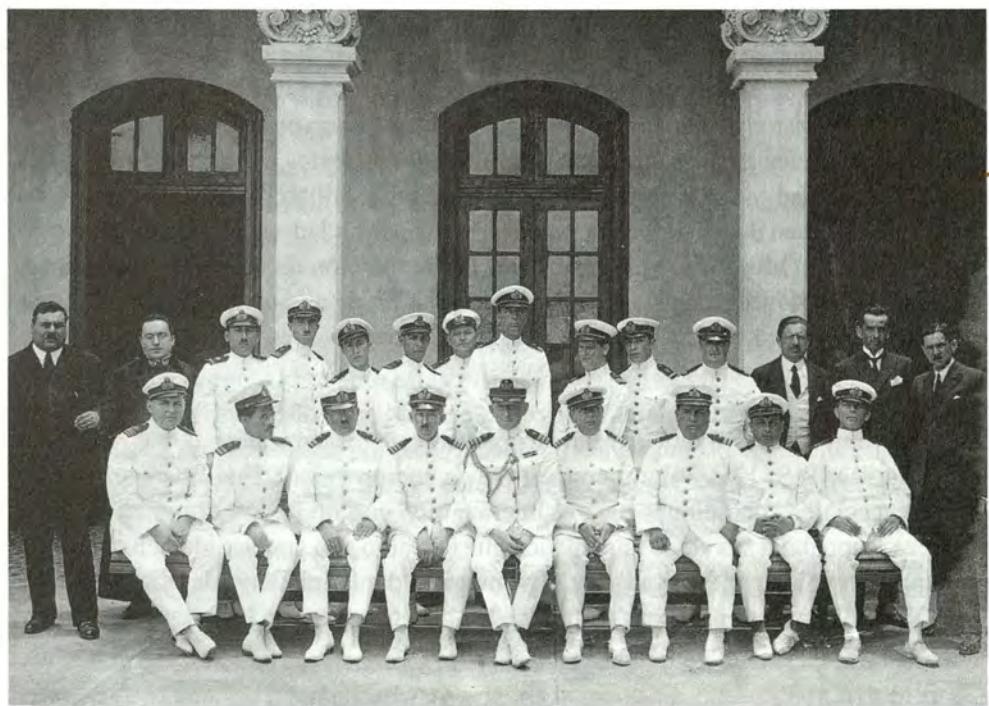
Eliminó la clase de Guardiamarina. Los cadetes egresarían como Alfereces de Fragata (R.S. 17/3/24), (al convertirse en cuerpo único). Fue Davy un marino con especiales condiciones para el liderazgo; y, con un innato don para la enseñanza, supo dar a sus actos una mística que derramó con generosidad en el ámbito al que extendió su influencia. Fue el primero en dar la iniciativa de los “Cruceros de Verano” para las prácticas de mar de los cadetes, tanto en los buques de superficie como en los submarinos.

Pero no sólo se ocupó de la instrucción de los cadetes. Observando que la instrucción de la plena menor era muy pobre en las unidades de la División Naval, en la misma Escuela Naval creó la Escuela de Aprendices Navales que fue un extraordinario paso en la capacitación de nuestro personal subalterno, que sentó las futuras bases de una instrucción organizada y profesionalizada en la Armada.

Uno de los logros más significativos fue introducir los deportes en forma intensiva en nuestra Escuela Naval, cuya influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana. La transformación operada fue tan profunda que en esa época se la consideró como la mejor Escuela del mundo hispanohablante.

La Revista de Marina sintió también su efecto bienhechor y profesional. La convirtió en eminentemente técnica en lo referente a las ciencias del mar, cuando ejerció su dirección; incentivando a los Oficiales a emitir sus opiniones de carácter profesional, y muchas de ellas fueron muy críticas y sin embargo bien aceptadas.

Al Comandante Causey se le dio el cargo de Comandante General de la División Naval e izó su insignia en el B.A.P. “Almirante Grau” y el Teniente Fitzsimons



1927. El Comandante Charles Gordon Davy (USN), y la Plana
de Jefes, Oficiales e instructores civiles
de la Escuela Naval del Perú. La Punta, Edificio N° 1.

actuaba en la Misión como adjunto al Director General, pero su actuación no fue satisfactoria y presentó su renuncia el 21 de marzo de 1921.

El Capitán de Fragata James A. Bull, llegado posteriormente, ocupó el cargo de Director de Administración de la Marina.

Una vez efectuados los nombramientos, entró en vigencia esta organización de la Misión el 20 de enero de 1921.

Como se podrá observar, durante este decenio, los miembros que constituyeron la Misión Naval a partir de los grados de Capitán de Fragata, ocuparon los más importantes puestos directivos con el fin de establecer disposiciones y reglamentaciones en el ámbito de la Marina peruana, las que reemplazarían a las viejas y muchas de ellas obsoletas reglamentaciones e imprimieron un toque de modernización que fue llevando a la Marina peruana a la altura de otras más adelantadas a fin de que pudieran hablar el mismo idioma en lo que se refiere a tecnología y ciencias del mar.

La resistencia que hubo inicialmente contra esta Misión, se fue diluyendo ante la evidencia de los actos que llevó a cabo con prudencia y un acento netamente naval, sin intervenir ni mediar en asuntos domésticos, en donde los intereses y fricciones de carácter político, tan frecuentes en esa época, tenían muchas veces una incidencia tangencial en la Armada.

1923 fue un año especialmente marcado por continuos acontecimientos políticos, donde huelgas y movimientos de carácter izquierdista se sucedían de continuo; y no era raro que miembros integrantes de las Fuerzas Armadas, tuvieran alguna intervención. Precisamente en ese año, por intervenir en actividades revolucionarias, fueron arrestados el Director del Personal, el Director de Material, el asistente del Director de Administración y el Capitán del Puerto de Pisco.

Durante estos acontecimientos, los Miembros de la Misión Naval se abstuvieron de ejercer o tomar disposiciones que pudieran interpretarse como una intrusión en asuntos de tipo político, cayendo la Institución durante estas etapas en una suerte de inactividad por parte de los altos mandos dirigidos por los Jefes pertenecientes a la Misión. Esta manera de actuar, principalmente la del Jefe de la Misión como Jefe del Estado Mayor General, originó que el Ministro de Marina en este año de 1923 (Ramón Valle Riestra) se quejara ante el Presidente de la República de que "la presente organización había demostrado ser muy insatisfac-

toria, ya que el Jefe de la Misión empleaba su tiempo en los papeleos, dedicándose especialmente a detalles triviales y que nunca inspeccionaban las unidades y dependencias, actividades que eran muy importantes en la Marina". Justamente, estas expresiones fueron comentadas cuando se estaba produciendo el cambio del Capitán de Navío Frank B. Freyer con el Capitán de Navío Clark H. Woodward (ascendido a Contralmirante).

El 25 de agosto de 1923, el Congreso de la República confirió al Comandante Freyer el grado de Contralmirante de la Marina peruana en calidad de asimilado, esto es, tres meses antes de que terminase su contrato con la Marina.

El Contralmirante Woodward en su primera reunión -después de haberse hecho cargo de la Jefatura del E.M.G.M.- con el Presidente de la República, le expresó muy diplomáticamente, "que desde el primer día que había tomado el cargo, había cambiado el método del trámite documentario y con el nuevo sistema tendría tiempo suficiente no sólo para dicho trámite sino también amplia disposición para inspeccionar los buques, estaciones, etc., con regularidad tal que se daría también tiempo para dedicarlo al estudio de temas más amplios y de política naval en general".

El Presidente Leguía, ante esta explicación, se dio por satisfecho. Y como resultado de la reunión, le manifestó al Ministro que no se produciría ningún cambio en la organización de la Marina a menos que el Contralmirante Woodward como Jefe del Estado Mayor así lo recomendara.

Quizá por estos hechos y comentarios que se deslizaban en el ambiente, en el documento N° 73 de la Oficina de Inteligencia de la Misión del 1º de noviembre de 1928 dirigida al Director de Inteligencia Naval de EE.UU., entre otras cosas se decía: "El aspecto más problemático de la tarea es la intriga, característica particular de la gente, es decir, inventar historias sin fundamento alguno". Y por otra parte en el mismo informe dice: "La Misión encontró voluntad y apoyo en el Presidente del Perú".

En agosto de 1923, fue adoptada la forma de correspondencia de la Marina norteamericana y en el mismo mes, el Presidente promulgó un Decreto disponiendo que los Oficiales de Marina debían tener el mismo número de uniformes que el de los de la Marina norteamericana.

El nuevo Jefe del Estado Mayor, Contralmirante Woodward y los miembros que componían su E.M., se abocaron de lleno a un estudio de la situación en que

se encontraba la Armada Peruana en su conjunto a través de un contacto directo mediante inspecciones a unidades y dependencias, en donde determinaron "in situ" las cosas que deberían ser mejoradas, cambiadas o aumentadas.

Como resultado de tal estudio, el Ministro de Marina hizo una presentación descarnada ante el Congreso de la República sobre la real situación de la Institución, tan franca y sorprendente, "que varios miembros se levantaron y manifestaron que éste era el primer Ministro que había tenido el coraje de decir la verdad de la Marina al Congreso, por lo tanto le fue conferido un voto unánime de confianza". Y lo instó, la Cámara de Diputados, a presentar un plan concreto para un programa de adquisiciones y construcciones "para que pueda ser evaluado de inmediato". (Documento N° 73 de la M.N.A. ya citado).

Ante tal ofrecimiento, el Estado Mayor en pleno y bajo la dirección personal del Ministro presentó al Congreso de la República, un proyecto muy optimista influenciado quizá por el voto de confianza que obtuvo y que en términos generales era el siguiente:

- Adquisición de 6 submarinos construidos especialmente para la Marina peruana.
- Adquisición de 6 destructores
- Adquisición de 25 hidroplanos
- Elevar a 1,000 la planta de conscriptos navales
- Construcción de una Base de entrenamiento con almacenes, alojamientos, etc.
- Construcción de una Base de submarinos con todos sus elementos de apoyo.
- Mejoramiento de todos sus servicios en el Apostadero Naval
- Optimizar y aumentar las instalaciones de la Escuela Naval (Informe de Inteligencia de la Misión ya citado).

En el decenio que estamos tratando, de este plan de adquisiciones que presentó la Marina ante el Congreso, sólo se adquirieron los cuatro submarinos tipo "R".

CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA MARINA

El 5 de agosto de 1919, la Marina se desprende del entorno organizativo del Ejército y crea su "Primera" organización independiente netamente naval. Es el

preámbulo para la creación del Ministerio de Marina. En esta organización, se establece la “Dirección General de Marina” como el más alto exponente administrativo y operativo de la Institución.

A la formación del Ministerio de Marina, se produce la “Segunda” organización de la estructura naval, manteniéndose siempre como la más alta autoridad operativa después del Ministro al “Director General de Marina” que dura hasta el 17 de enero de 1921.

Con la llegada de la Misión Naval americana, viene la “Tercera” organización y en ella se crea el “Estado Mayor General de Marina” en lugar de la Dirección General. En síntesis la organización era la siguiente:



Y se crea también la “División Naval” que comprendía todas las unidades de la Fuerza del Pacífico con su respectivo Comandante General.

A los ocho meses de haberse puesto en práctica dicha organización, la Misión consideró que era demasiado amplia para la dimensión y medios de la Marina y se cambia a una nueva, más simplificada, y fue el “Cuarto” cambio en la estructura organizativa, siendo siempre la Jefatura del E.M.G.M. debajo del Ministro de Marina, quien era el conductor político del Ministerio. En esta organización se hace énfasis en que el J.E.M.G. es el asesor principal del Ministro y que tendrá intervención en todos los asuntos referentes a la Marina.

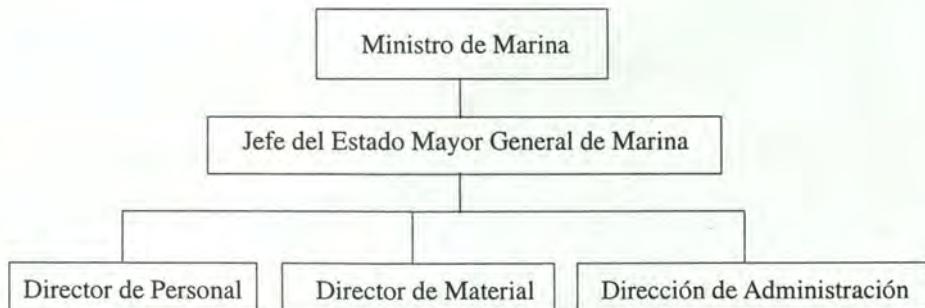
La Estructura básica de esta organización era:



Abril de 1929. El Comandante Davy y Oficiales
de la Escuela Naval del Perú, en la visita realizada
por los Capitanes españoles Francisco Iglesias e Ignacio Jiménez,
pilotos del avión "Jesús del Gran Poder".

Iniciado en Sevilla y terminado en la Habana,
el histórico raid cubrió todos los países de Sudamérica.

Edificio N° 2 construido en 1928.



Pero en 1929, en vista que se le asignan a la Marina todos los servicios y actividades aéreas del país, se hacía necesario efectuar una nueva organización, siendo ésta la "Quinta" y última de este decenio. Se contempla en esta organización algo diferente: El Ministro no sólo es el representante político de la Institución ante la cúpula del Gobierno, sino que también toma el control operativo y administrativo de la Marina. El otro hecho significativo es que desaparece el "Estado Mayor General de Marina" y regresa la "Dirección", no como se había concebido en 1919, sino en una forma diversificada, tal como fue conceptualizado por los miembros de la Misión Naval en coordinación con Oficiales peruanos del Cuerpo naval, aéreo, judicial y civiles involucrados en asuntos de aviación. La organización en sí, abreviada era la siguiente:

MINISTRO DE MARINA Y AVIACION

- Ejerce el mando y control de la Marina a través de:
 - a) Dirección General de la Marina
 - b) Dirección General de Aviación
 - c) Dirección General de Administración
 - d) Zona Naval de la República

Estas Direcciones son autónomas y están solamente, así como la Zona Naval, bajo la inmediata dependencia del Ministro de Marina y Aviación.

PRINCIPALES DISPOSICIONES Y ACCIONES DICTADAS POR LOS MIEMBROS DE LA MISION NAVAL CUANDO EJERCIAN PUESTOS DIRECTIVOS EN EL ESTADO MAYOR GENERAL DE MARINA EN EL DESENIO 1920 - 1930, QUE SE CONVIRTIERON EN: LEYES, RESOLUCIONES Y ORDENES GENERALES

- Creación de la Comandancia General de la Escuadra y de la División de Submarinos. Fue el primer Comandante General el C. de N. John Strong Abbot y Comandante de División el C. de F. Enrique Monge
- Cambio del uso del carbón, como combustible, a petróleo en los cruceros “Almirante Grau” y “Coronel Bolognesi”, en los astilleros de la zona del Canal de Panamá
- Se reglamenta el uso de los cordones del Estado Mayor
- Se reglamenta la denominación de las unidades de la Armada con las siglas B.A.P. (Buque Armada Peruana)
- Reglamentan toques de corneta en buques y bases
- Reglamentan Inteligencia (característica) de los buques y dependencias
- Organización interior y rutina diaria en buques y dependencias
- Vigencia de los libros de bitácora y máquinas
- Creación de un sistema de rotación en el comando de buques para Oficiales
- Creación de la Escuela de Aprendices navales
- Decisiva intervención para la compra de submarinos en los EE.UU.
- Instalación e implementación del sistema de comunicaciones inalámbricas en buques y dependencias y en el litoral
- Señales horarias en coordinación con Washington. Hora Oficial
- Decisivo apoyo a la Aviación Naval
- Sistema de registros médicos del personal de la Armada
- Nuevo reglamento para el personal subalterno
- Creación del sistema de almacenes de la Armada
- Reglamento de inspecciones del material
- Creación de zonas militares en la costa para servicios y ejercicios de tiro para los buques de la Armada
- Reglamentación del saludo al pabellón a bordo de los buques
- Implantación del Crucero de Verano para prácticas de cadetes y personal embarcado
- Creación del Apostadero Naval de San Lorenzo
- Construcción de la Estación de Submarinos en la Isla de San Lorenzo
- Se pertrecha a la Estación de San Lorenzo para convertirla en Base naval
- Creación de la Base Naval de Ancón
- Organización de la Aviación Militar en el Perú
- Impulso a la Flotilla Fluvial de Iquitos y el Servicio de Hidroaviación en la Montaña
- Se implementa el Servicio de Hidrografía y Faros
- Se confecciona el nuevo reglamento interno para la Dirección de Administración de la Marina

- Reorganizan la reglamentación para el uso de las Cámaras de Oficiales de los buques y dependencias
- Disposiciones sobre el nuevo reglamento de uniformes
- Nuevo reglamento de tiro para armas menores
- Disposiciones para el uso de la espada
- La División Naval preparó el libro de Bitácora para uso en los buques de la Armada.

**PRINCIPALES CARGOS OCUPADOS POR LOS MIEMBROS
DE LA MISIÓN NAVAL AMERICANA,
DECENIO 1920-1930**

Jefes del Estado Mayor General de Marina

Contralmirante Frank B. Freyer	(1921-1923)
Contralmirante Clark H. Woodward	(1923-1926)
Contralmirante Alfred G. Howe	(1926-1929)
Contralmirante William S. Pye	(1929-1930)

Jefes División Naval y Comandante General de la Escuadra

Capitán de Navío Lewis D. Causey	(1920-1922)
Capitán de Navío Sherwood A. Taffinder	(1924-1926)
Capitán de Navío John S. Abbot	(1926-1929)
Contralmirante William O. Spears	(1929-1933)

Inspector General de la Marina

Contralmirante William O. Spears	(1929-1933)
----------------------------------	-------------

Directores de Administración de la Marina

Capitán de Fragata James A. Bull	(1920-1922)
Capitán de Navío Emory D. Stanley	(1922-1926)
Capitán de Navío John J. Jordan	(1926-1928)

Director de la Escuela Superior de Guerra Naval

Contralmirante William S. Pye	(1929-1932)
-------------------------------	-------------

Director de la Escuela Naval del Perú

Capitán de Navío Charles Gordon Davy	(1920-1930)
--------------------------------------	-------------

Jefe ayudante de submarinos y torpedos

Capitán de Fragata Henry P. Burnett

(4/4/27-21/4/30)

Nro. de Orden	Nombres	Clase en la Armada Peruana	Fecha del nombra- miento	Fecha del término de los servicios	Cargos desempeñados
1	Frank Barrows FREYER	Capitán de Navío y Contralmirante	01 Jul. 20	15 Set. 23	Jefe del Estado Mayor General de Marina
2	Charles Gordon DAVY	Capitán de Fragata y de Navío	01 Jul. 20	02 Set. 30	Director de la Escuela Naval del Perú
3	Lewis Dean CAUSEY	Capitán de Navío	01 Jul. 20	01 Jul. 22	Comandante General de la Escuadra
4	Paul FITZSIMONS	Capitán de Fragata	01 Jul. 20	28 Mar. 21	Ayudante
5	James A. BULL	Capitán de Fragata	01 Nov. 20	01 Nov. 22	Director de Administración
6	Emory D. STANLEY	Capitán de Fragata y de Navío	20 Set. 22	19 Mar. 26	Director de Administración
7	Clark Howell WOODWARD	Contralmirante	01 Ago. 23	31 Mar. 26	Jefe del Estado Mayor General de Marina
8	Alfred Bartley GROW	Capitán de Fragata y de Navío	27 Dic. 23	23 Dic. 31	Inspector General de Aeronáutica
9	Sherwood A. TAFFINDER	Capitán de Navío	29 May. 21	31 Mar. 26	Comandante General de la Escuadra
10	John J. JORDAN	Capitán de Navío	27 Ene. 26	09 Ene. 28	Director de Administración
11	John Strong ABBOT	Capitán de Navío	14 Abr. 26	11 Abr. 29	Comandante General de la Escuadra
12	Alfred Graham HOWE	Contralmirante	21 Abr. 26	09 Abr. 29	Jefe del Estado Mayor General de Marina
13	Henry Pointer BURNETT	Capitán de Fragata	04 Abr. 27	21 Abr. 30	Jefe Ayudante de Submarinos y Torpedos

14	Ben Harrison WYATT	Capitán de Fragata	21 May. 28	21 Abr. 31	Jefe del Centro de Hidroavión de Ancón
15	William S. PYE	Contralmirante	09 Abr. 29	13 Mar. 32	Jefe del Estado Mayor General de Marina y Director de la Escuela Superior de Guerra Naval
16	John Henry GUNELL	Capitán de Navío	09 Abr. 29	13 Mar. 32	Director de Administración
17	William O. SPEARS	Capitán de Navío y Contralmirante	09 Abr. 29	13 Mar. 32	Comandante General de la Escuadra.- Director de la Escuela Superior de Guerra Naval e Inspector General de Marina

Fuente: **Escalafón General de la Armada Legislación Naval.**-Tomas 2-3-4
Órgano informativo *El Monitor* -Año 1947
Cobas, Efraín.- *Fuerza Armada, Misiones Militares y dependencia en el Perú*
Editorial Horizonte

CONCLUSIONES

Es evidente que, si en 1920 o años posteriores, la Marina hubiera continuado como parte del Ministerio de Guerra, no hubiera sido posible conseguir el asesoramiento de una Misión Naval Norteamericana, dado que el Ejército, formado desde 1896 bajo reglas y conceptos impuestos por la Misión Militar francesa, no tenía relación ni simpatía por nada que fuera de origen norteamericano. Y tanto es así, que en 1930 cuando toma la Presidencia el Comandante Luis M. Sánchez Cerro (según lo expresado por el investigador Efraín Cobas en su libro ya citado), “comenzó por desarmar a los buques de la Armada. Educado al estilo francés, muy poca simpatía deben haberle inspirado los Oficiales de la Misión Naval americana, ya que el último de estos Oficiales que sirvió en este período, se retiró del Perú poco antes del asesinato de Sánchez Cerro”.

Por otra parte, es evidente también que, sin el apoyo entusiasta y decidido del Presidente Leguía, no hubiera sido posible conseguir que tan rápidamente vinieran los miembros de la Misión Naval americana al formarse el Ministerio de Marina. Era reputada la ferviente admiración de Leguía por la doctrina Monroe y el panamericanismo y “reconocía al Coloso del Norte su rol director”.

Citamos nuevamente a Efraín Cobas, quien a este período de gobierno de Leguía, denominado el oncenio, le da un tinte de decidida influencia imperialista cuando acota: “Pero Leguía no ingresó solo en esta oportunidad. Lo hizo acompañado de un nuevo miembro del imperialismo mundial, los Estados Unidos de Norteamérica. Con sus inversionistas, los norteamericanos ingresaban al país, incursionando en las haciendas de la costa norte; en las minas de la sierra central; en los pozos petroleros del norte del país, esto es, en los principales sectores productivos de aquel entonces. Con el alejamiento del imperialismo inglés, fue sustituido por otro que incrementaría más la relación de dependencia que tenía el Perú con el capital extranjero”.

“No sólo llegaron capitales norteamericanos deseosos de invertir en negocios, que con el transcurso del tiempo les darían lucrativas ganancias, sino que asimismo, llegaron norteamericanos uniformados de marinos en 1920, representantes directos de las Fuerzas Armadas norteamericanas, pero estos llegaron contratados por el gobierno peruano en forma de una Misión Naval americana, con la tarea de organizar a la Armada Peruana”. Las acotaciones de este autor no esconden, por cierto, un fondo de su ideología izquierdista.

Por la influencia que tuvo la Misión Naval americana, pudo ésta desarrollarse y adquirir gran fuerza y tener una cobertura más extensa. Ello ocasionó que los Oficiales peruanos de la Marina no pudieran protestar mucho porque sabían que los miembros de la Misión hacían con frecuencia uso de esta influencia con el Presidente y por ende con el Ministro de Marina. Razón también para que se ocuparan de su labor ininterrumpidamente desde 1920 hasta 1933. Esta influencia llegó a tal medida que, al decir del historiador Jorge Basadre (**Historia de la República del Perú**, T. XIII), el Contralmirante Freyer rechazó, por considerarlos inconvenientes, dos ascensos ya firmados por el Presidente Leguía, de jefes navales peruanos.

La labor de la Misión no se circunscribió al ámbito de la Marina, sino que se dieron tiempo para hacer inspecciones que abarcaban aspectos socioeconómicos, financieros y geográficos, que se extendieron hasta Bolivia inclusive.

Pero no sólo hubo esta Misión. En noviembre de 1921 se autorizó al Poder Ejecutivo para que hiciese las reformas que estimara necesarias en el organismo, régimen y procedimientos de las Aduanas, a fin de simplificar y acelerar sus operaciones y mejorar sus servicios; con facultad para contratar en el extranjero personal idóneo. En virtud de esta autorización fue nombrado Administrador de las Aduanas de la República William Wilson Cumberland, a quien acompañaron otros cuatro funcionarios norteamericanos.

Todos estos hechos hicieron pensar a sus detractores que: "con la instrucción impartida a los Oficiales y cadetes de la Armada, los Oficiales norteamericanos iniciaron una nueva etapa de infiltración política e ideológica que día a día se acentuaba más dentro de la Marina de Guerra".

Lo cierto es que el Oficial de Marina peruano, a medida que transcurría el tiempo, se iba identificando más con los norteamericanos, puesto que les abrieron las puertas de sus centros académicos con mucha amplitud; y además influían las adquisiciones de unidades de guerra en ese país.

El doctor en ciencias políticas Luigi Einaudi, en su documento "Rand Document - The Peruvian Military", expresa: "Los Oficiales de Marina eran más fáciles o más proclives a la ideología norteamericana por ser provenientes de una clase media más compatible con sus ideas", y en otro lugar añade: "Los militares peruanos (Ejército) expresaban severas reservas acerca de la capacidad y entendimiento de los EE.UU. de comprender sus roles no militares".

Otro aspecto que también influyó mucho en la labor de la Misión naval en el Perú, es que su radio de acción se extendió al naciente "Cuerpo de Aviación Naval". El Capitán de Fragata Harold B. Grow le dio un gran impulso durante los ocho años que estuvo a su cargo. En 1926 fueron otorgados por primera vez los brevetes de pilotos aviadores navales y se iniciaron¹ las primeras actividades comerciales aéreas en la costa, con viajes ya establecidos en forma rutinaria a Huarmey, Chimbote, Pimentel, Paita y Callao. El Comandante Grow, conjuntamente con el Teniente 1º Leonardo Alvariño, abrieron la difícil ruta al Oriente Amazónico, lo que fue una verdadera hazaña con los frágiles hidroaviones de la época.

En 1929, la Aviación Militar y Naval se integran en un solo Cuerpo y el Comandante Grow, dentro de la nueva organización de la Marina, es nombrado Inspector General de Aeronáutica.

Durante el decenio que tratamos, llegaron al Perú en calidad de miembros de la Misión Naval americana, 17 Oficiales de la Armada norteamericana ocupando todos ellos, excepto el Teniente Fitzsimons, los más altos cargos de la Armada peruana. Por su trato, corrección, prudencia y su gran capacidad de trabajo, estos Jefes navales que integraron la Misión Naval norteamericana, dieron una nueva tónica a la Armada peruana, reorganizando la estructura orgánica, estructura que fue más homogénea al unificarla en un solo Cuerpo de Oficiales y abrir un horizonte más amplio en el quehacer tecnológico y científico. Fue como el renacer de la Marina y Aviación Naval, en una década llena de vivencias y vicisitudes, que se tradujo en pasos muy positivos en el desarrollo del Perú profundo.

BIBLIOGRAFIA

1. Garaycochea, León.- *Legislación Naval*. T. 2,3,4
2. Lieuwen, Edwin.- *Generales contra Presidentes en América Latina*. Ediciones Siglo Veinte, Buenos Aires.
3. Salmón de la Jara, Federico.- *Charles Gordon Davy, una figura trascendental en la historia de la Marina del Perú*.
4. Cobas, Efraín.- *Fuerza Armada, Misiones Militares y dependencia en el Perú*. Editorial Horizonte.
5. *El Monitor*, órgano informativo de la Marina de Guerra. Año 1947
6. Villanueva, Víctor.- *¿Nueva mentalidad militar en el Perú?* Editorial Juan Mejía Baca.
7. Einaudi, Luigi.- *Rand Document -The Peruvian Military*. February 1, 1966.

La Reconstrucción del Poder Naval del Perú

*1919 - 1930**

ALEJANDRO PEREA MALAGA

INTRODUCCION

El presente trabajo pretende hacer una revisión general del proceso de reconstrucción del poder naval peruano durante el Oncenio de Leguía. Creemos que este proceso es de vital importancia para la historia de la Marina, ya que en el Oncenio se sentaron las bases de la transformación de la Marina en una institución altamente calificada y modelo en su género. En este sentido, un análisis de dicho proceso nos permitirá entender las motivaciones y el contexto general en que se produjeron las principales reformas dentro de la Marina.

Para la consecución de este objetivo, hemos creído conveniente dividir el trabajo en tres partes. La primera aborda el tema de la situación de la Marina de Guerra, el estado en que se encontraba la Escuadra Nacional y, algo que muy pocas veces se ha hecho, una comparación con el resto de marinas del Pacífico Sur; en especial con la Marina chilena, que desde siempre ha sido la gran competidora de nuestra Marina por la hegemonía en el Pacífico Sur. Asimismo, se verá cómo los cambios en la guerra naval acaecidos en la Primera Guerra Mundial hacían necesarias una serie de reformas en cualquier Marina que desease ser moderna y eficiente.

* Trabajo que obtuvo el 2do. puesto en el Concurso Monográfico de Historia convocado por el IEHMP en su XXV aniversario.

En la segunda parte, se analizarán brevemente los factores que contribuyeron a que las reformas en la Marina se hicieran realidad. Nos estamos refiriendo a la situación económica del país y el incremento de los recursos económicos del Estado, a la visión y conciencia naval del Presidente Leguía, y a las tensiones internacionales con Chile y Colombia.

Finalmente, en la tercera y última parte se describirá la reconstrucción del poder naval en sí, haciendo un breve análisis de las principales reformas y mejoras realizadas en el Oncenio.

LA MARINA DE GUERRA EN 1919

COMPOSICIÓN DE LA ESCUADRA PERUANA

Luego de la derrota peruana en la Guerra del Pacífico, la Escuadra Peruana era prácticamente inexistente, por lo que el litoral se encontraba desprotegido. Esta situación se prolongó al menos hasta 1905, como queda atestiguado en la Memoria presentada al Congreso Nacional por el Ministro Manuel Villavicencio, en donde se señala la desprotección que padecían los puertos nacionales y la necesidad de adquirir nuevas unidades para la Marina¹.

La penosa situación económica que atravesaba la República y la endémica falta de previsión de los gobernantes de turno, contribuyeron a que el estado de postración en que se encontraba la Marina haya sido difícil de superar. Al inicio del segundo gobierno de Augusto B. Leguía la escuadra estaba conformada por los cruceros "Lima" (adquirido por el Perú durante la Guerra del Pacífico), "Grau" y "Bolognesi" (adquiridos en 1906); el cazatorpedero "Teniente Rodríguez" (adquirido en 1909 durante el primer gobierno de Leguía); los sumergibles "Ferré" y "Palacios" (adquiridos también por el primer gobierno de Leguía); y los elementos de la flotilla fluvial de Loreto (las lanchas "Iquitos", "Cahuapanas" y "América").

ESTADO DE LA ESCUADRA

La reducida Escuadra Peruana, fruto del descuido y las persistentes penurias económicas, se encontraba en pésimas condiciones al empezar el régimen de la Patria Nueva. La mayoría de las unidades se encontraban averiadas y necesitaban urgentes reparaciones. Esta situación se manifestaba en la Memoria presentada al Congreso por el Ministro Juan Ontaneda en 1920. En dicho documento, por ejem-

plo, se señala con respecto a los submarinos “Ferré” y “Palacios” lo siguiente:

“A pesar de la carencia de una factoría -necesidad que se trata de satisfacer a la brevedad posible- se ha efectuado en los talleres de la Escuadra y de la Escuela Naval, con evidente economía, trabajos de reparación de cierta entidad, pues el estado deplorable en que se encontraban esas unidades, desde la pasada administración, obligó a mi despacho a efectuarlas con la mayor celeridad y en armonía con los elementos que, para el efecto, se dispone hoy en el país”².

En igual situación se encontraban los otros elementos de la escuadra. Los cruceros “Grau” y “Bolognesi” necesitaban un cambio total de los tubos de sus calderas y condensadores, entre otras reparaciones. Asimismo, las distintas unidades de la Armada no contaban con el armamento menor completo, caballetes de puntería, ni demás útiles necesarios para los ejercicios de tiro³. Si a esto se suma la falta de una adecuada y profesional instrucción para el personal de la Armada, así como la inexistencia de ejercicios navales de la escuadra, daba como resultado una Armada con un bajo nivel de operatividad y que estaba lejos de responder adecuadamente a las exigencias que de ella se hacían.

SITUACION DE LA MARINA DE GUERRA PERUANA EN EL PACIFICO SUR

Este punto es importante ya que permite tener una visión de cuál era el contexto en el que se encontraba la Marina de Guerra peruana en Sudamérica y más específicamente en el Pacífico Sur.

Como es previsible suponer, la situación de la Marina de Guerra peruana no era de las mejores. En el Pacífico Sur se tiene que competir con la Marina ecuatoriana, colombiana y, sobre todo, con la chilena. En cuanto a la primera de las nombradas, la Marina ecuatoriana, no representaba peligro ni competencia alguna a la Marina peruana, aun con todos los problemas que padecía nuestra Marina. La Marina ecuatoriana en 1919 estaba compuesta de un cazatorpedero adquirido de Chile, llamado “Libertad” o “Bolívar”, un bote torpedero que respondía al nombre de “Tarqui”, una cañonera llamada “Cotopaxi” y un guardacostas de nombre “Patria”⁴. A pesar de lo que se pudiera creer, la situación de la Marina colombiana no difería mucho de la ecuatoriana. De hecho la Marina colombiana estaba conformada por sólo una cañonera, la “Chercinto”; dos cañoneras fluviales, la “Esperanza” y “General Merino”; y seis lanchas a motor, “Cauca” y “Guardacostas” 1, 2, 3 y 4⁵. La única rival importante para la Marina peruana, era la Marina chilena;

aunque, a diferencia de los anteriores casos, la comparación no resultaba beneficiosa para la Armada Peruana. La Marina chilena tenía un personal de 7,500 hombres, de los cuales tan solo 1,000 eran conscriptos, el resto eran voluntarios. En sus bases de Talcahuano y Valparaíso se encontraban dos poderosos acorazados, el “General O’Higgins” y el “Capitán Prat”, de 8,500 y 6,902 toneladas respectivamente. Asimismo contaban con los cruceros “Esmeralda” de 7,050 toneladas, “Chacabuco” de 4,500 toneladas, “Ministro Zenteno” de 3,420 toneladas, “Presidente Errázuriz” de 2,080 toneladas, y “Blanco Encalada” de 4,420 toneladas. Hay que tener en cuenta que los cruceros peruanos más pesados, el “Grau” y el “Bolognesi”, contaban tan sólo con 3,200 toneladas cada uno.

Conformaban también la Armada chilena la corbeta “General Baquedano” de 2,500 toneladas, los cazatorpederos “Tomé” y “Talcahuano” de 720 toneladas cada uno, (mientras el cazatorpedero peruano “Teniente Rodríguez” era de sólo 490 toneladas), 9 destructores, 5 botes torpederos, 6 submarinos de la clase Holland de construcción americana y construidos entre 1915 y 1917, el buque escuela “Almirante Cochrane” y, finalmente, el “Huáscar” que era usado como buque-estación para submarinos⁶.

Como se puede apreciar por la breve descripción hecha de la Marina chilena, la superioridad de ésta sobre la Armada peruana era evidente. Si además se toma en cuenta el deplorable estado en que se encontraban las unidades peruanas, no había punto de comparación entre ambas. Todo esto imponía la urgente necesidad de repotenciar a la Marina peruana para tratar de romper la supremacía naval chilena. Al margen de la evidente supremacía naval chilena, había otro hecho que llamaba a emprender reformas en la Marina peruana. Este hecho no es otro que la Primera Guerra Mundial, que alteró las concepciones tradicionales de la guerra naval vigentes hasta ese entonces, por lo que todas las marinas del mundo necesitaban adaptarse a las nuevas armas y modificaciones realizadas en dicha contienda. Estas nuevas armas y modificaciones acaecidas en la primera conflagración mundial es lo que pasaremos a revisar brevemente en las líneas que siguen.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y LA GUERRA NAVAL

Quizás la principal enseñanza de la Primera Guerra Mundial fue que el empleo inteligente de una fuerza de submarinos podía poner en jaque a marinas superiores en número de unidades. Este fue el caso de los submarinos alemanes que, cuando se decidieron a emplear la guerra submarina a ultranza, estuvieron a punto de poner de rodillas a la poderosa e imbatible Royal Navy⁷. Esto revitalizó la

importancia de los submarinos, hasta entonces subestimados y vistos como embarcaciones poco "dignas" para un marino. Con la revitalización de la importancia de los submarinos, se produjo también una mayor atención hacia los torpedos. Estas armas fueron desplegadas en cruceros ligeros, en destructores y en cuanta embarcación pudiera albergarlas.

En el rubro de artillería hicieron su aparición los cañones de tiro rápido, la artillería múltiple, mediante el desarrollo y mejoramiento de sistemas de control de artillería, así como el trabajo conjunto de artillería y reflectores. Asimismo el uso de aviones e hidroaviones se generalizó, induciendo a desarrollar en los buques sistemas de fuego antiaéreo, y en muchos buques la colocación de plataformas para alojar a pequeños aviones⁸. Todos estos cambios materiales implicaban también un cambio en el personal de la Marina. Es evidente que para hacer fuego con los sistemas de artillería múltiple, con los cañones de tiro rápido y para formar parte de la tripulación de un submarino, por citar algunos ejemplos, se debía contar con una vasta red de especialistas de óptima preparación profesional. Se requería, pues, profesionalizar al personal de la Marina para responder a las nuevas exigencias.

Todos estos elementos, vistos en el presente capítulo, explican la necesidad de realizar cambios en la Marina peruana y proceder a su repotenciación. En la medida de las posibilidades económicas del país y a la disposición del gobierno de la Patria Nueva, durante el Oncenio se intentará realizar dichos cambios y lograr la tan ansiada reconstrucción del poder naval peruano.

FACTORES FAVORABLES A LAS REFORMAS EN LA MARINA DE GUERRA

Analizaremos ahora los diferentes factores que posibilitaron la decisión del régimen leguiísta de implementar reformas en la Marina de Guerra en busca de la ansiada reconstrucción del poder naval. En este sentido, se revisará brevemente el contexto de las relaciones internacionales del país, la situación económica y la disponibilidad de recursos del Estado, así como la relación de Leguía con la Marina. Este revisión podrá explicar mejor la magnitud y dirección de las reformas implementadas por el régimen.

SITUACION ECONOMICA DEL ESTADO

No veremos en detalle la economía peruana durante el Oncenio, pero sí esbozaremos los lineamientos generales de la misma para ver si favorecía o no una política de fortalecimiento del poder naval.

Según señalan Rosemary Thorp y Geoffrey Bertram, el período 1919-1930 está dentro del segundo período de auge de las exportaciones. Este período que se inició durante la década de 1880 se prolongaría hasta 1930 con el principio de la gran depresión⁹. La década del 20 fue privilegiada dentro de este período ya que se benefició del máximo auge de las exportaciones peruanas durante la Primera Guerra Mundial. En este período hubo también un auge de las inversiones extranjeras en el país, especialmente las provenientes de Estados Unidos. Así al final de la década del 20 la inversión directa extranjera se incrementó en un 2.6 % con respecto a la década anterior¹⁰. Esta afluencia de capitales al país se vigorizó con la cada vez más creciente política de endeudamientos estatal. En 1919, la deuda externa peruana ascendía a 2'184,830 Lp. y en 1929 en la etapa final del régimen leguista dicha deuda constaba de 22'095,550 Lp.¹¹. Es decir, la deuda externa peruana se elevó en más de 10 veces. Esto permitió, obviamente, al Estado peruano disponer de una mayor cantidad de recursos para invertirlos en una serie de obras. En 1919 el presupuesto de la República ascendía a 3'313,396.7.11 Lp., mientras que en 1929 ese presupuesto se elevaba a 12'583,636.1.00 Lp.¹². Este contexto favorecía, pues, a la reconstrucción del poder naval, ya que a diferencia de épocas anteriores, en ese momento el Estado sí disponía de los recursos económicos para implementar mejoras y nuevas adquisiciones en la Marina de Guerra.

LEGUÍA Y SU RELACION CON LA MARINA DE GUERRA

El Presidente Augusto B. Leguía desde el inicio de su carrera política demostró una seria preocupación por incrementar el poderío de la Marina nacional. En su primer gobierno su interés por los asuntos navales se tradujo en medidas de indudable beneficio para la Marina de Guerra, como la adquisición de los sumergibles “Ferré” y “Palacios”, la compra del cazatorpedero “Teniente Rodríguez” y de las lanchas fluviales “Cuzco” y “Puno”. Por ello, Leguía había contado con el apoyo incondicional de varios sectores dentro de la Marina. Estos sectores son los que respaldarán a Leguía y harán posible, entre otros apoyos, el éxito de la llamada Revolución del 4 de julio de 1919, en la cual, el Capitán de Navío Juan Manuel Ontaneda tendrá un papel preponderante. Ontaneda había sido Ministro de Guerra durante el primer período presidencial de Leguía, y posteriormente sería nombrado Ministro de Marina en octubre de 1919. Esta ligazón entre Leguía y la Marina permitiría que el Estado emprendiese una serie de gastos y esfuerzos para volver a situar a la Marina de Guerra del Perú en el sitial de privilegio que gozaba en el Pacífico Sur en tiempos de Castilla.



Augusto B. Leguía jugó un papel preponderante en el resurgimiento de nuestra Escuadra.

RELACIONES INTERNACIONALES DURANTE EL ONCENIO

Uno de los factores más importantes que influyó en la decisión de incrementar el poderío naval durante el Oncenio fue el de las relaciones internacionales del Perú con sus vecinos. En especial, las relaciones con Chile se hacían cada vez más tensas por la negativa del país sureño a cumplir con lo dictado en el Tratado de Ancón, siguiendo con su política de acelerada chilenización de Tacna y Arica. Por otro lado, las crecientes tensiones con Colombia por el trapecio amazónico hacían más imperiosa la necesidad de poseer un adecuado poder naval. Se necesitaba, pues, una escuadra bien dotada que pudiera defender a cabalidad nuestro litoral y una flotilla fluvial capaz de cuidar la Amazonía peruana.

LA RECONSTRUCCION DEL PODER NAVAL PERUANO

Como hemos visto anteriormente, el pobre estado en que se encontraba la Marina de Guerra, los cambios introducidos en la Primera Guerra Mundial, así como las tensas relaciones internacionales del Perú con Chile y Colombia, hicieron que el gobierno leguista se decidiera a emprender una serie de reformas estructurales en la Marina. Esta necesidad de reconstruir el poder naval iba de la mano con una clara conciencia naval, que era expresada por el Ministro de Marina Juan Ontaneda de la siguiente forma:

“Al problema del mar [...] está ligado exclusivamente el porvenir del Perú en sus dos grandes faces, en su desarrollo comercial, fuente de todo progreso efectivo, y en su respetabilidad como potencia marítima; cuyo rango espectable es menester reconquistar a toda costa, desde que el prestigio y valimiento de las naciones está hoy en razón directa de su poder militar y naval; y si no, fijaos en la poderosa Inglaterra, que ha hecho inclinar la balanza del mundo, merced a su invencible escuadra y a su enorme Marina Mercante, cuyos tentáculos llevan, a manera de bendición, el germen de la prosperidad comercial a todos los países del orbe”¹³.

Esta conciencia naval se plasmó rápidamente en acciones concretas. Ahí está la creación del Ministerio de Marina por la ley N° 4003 del 13 de octubre de 1919, a tan sólo diez días de la promulgación de la ley que proclamaba Presidente Constitucional de la República a Augusto B. Leguía¹⁴. El objetivo que se buscaba conseguir con la creación del Ministerio era lograr la independencia de la Marina de los asuntos del Ejército. El haber juntado a ambas armas en una serie de disposiciones había sido perjudicial para la Marina, ya que se vio regida por criterios que

no se adaptaban a su peculiar realidad. Asimismo, Leguía dispuso poner fin a la tradición francesa de la Marina y traer una misión naval americana a fin de que cumpliera labores de asesoramiento técnico-profesional y contribuyera de este modo a la reforma de la Marina. Esta misión naval fue presidida en un inicio por el capitán de navío Frank B. Freyer, quien con sus compañeros pasaron a ocupar cargos importantes en el Ministerio, en la Comandancia General de la Escuadra y la Escuela Naval. Una de las primeras labores acometidas fue la reforma total del sistema administrativo y organizativo de la Marina. Se establecieron direcciones como la de Material, de Personal y de Administración, controladas por el Jefe del Estado Mayor General de la Marina. Se establecieron también los servicios de Información, el Hidrográfico y el de Aviación Naval, entre otros.

Para poder apreciar con mayor detenimiento las reformas y mejoras efectuadas en la Marina de Guerra pasaremos a ver separadamente lo acontecido en diversas áreas de la Marina.

PROFESIONALIZACION DEL PERSONAL

Desde un inicio se tuvo en claro que las nuevas exigencias de la Marina necesitaban un personal altamente profesionalizado. Como se señaló en el capítulo inicial, las mejoras y nuevos desarrollos en la guerra naval exigían un nuevo tipo de marino. Como señala José Valdizán Gamio:

“Atrás quedaban épocas ya superadas en que se contrataba a un artillero por sus condiciones innatas de puntería, se le dejaba la iniciativa del disparo y hasta se le permitía motejar a sus cañones con sobrenombres femeninos”¹⁵.

El mismo Ministro Ontaneda en su Memoria presentada al Congreso en 1920 enfatiza que el objetivo era profesionalizar y militarizar todos los servicios que se realicen en los diferentes ámbitos de la Marina¹⁶. En este objetivo de profesionalizar al personal de la Marina, tenía una vital importancia la Escuela Naval, cuya dirección fue entregada a los miembros de la Misión Naval americana, destacando en su dirección el Capitán de Navío Charles Gordon Davy. En dicha Escuela, se dio énfasis a una orientación técnica, con pruebas de selección y rigurosos exámenes. Asimismo, se creó el denominado “Cuerpo Único” cuya función era preparar desde la Escuela Naval a oficiales todistas, capaces de desempeñarse al egresar y pasar a bordo de los buques de la Armada, ya fuese como ingenieros ya como marinos dedicados específicamente al servicio de cubierta¹⁷. De esta manera, se eliminó la antigua división entre los Oficiales de máquinas y los de cubierta, que mutuamente ignoraban las funciones respectivas del otro.

La alta preparación técnica brindada en la Escuela Naval y la necesidad de contar con cartas de navegación de nuestra costa y con el conocimiento exacto de los fenómenos meteorológicos y oceanográficos relacionados con nuestro litoral, hizo que se estableciera el Servicio Hidrográfico de la Marina, que contaba con modernos equipos¹⁸. Por otro lado, para ir familiarizando a los cadetes con la vida de mar se implantaron los llamados “Cruceros de Verano” de tres 3 meses de duración y se realizaban anualmente. Asimismo, la escuadra realizaba periódicamente tanto maniobras y evoluciones tácticas, como pruebas de velocidad y tiro de cañón¹⁹. También se creó la Escuela Superior de Guerra Naval para una mayor especialización en la formación de los Oficiales de alto rango.

En lo referente a ascensos del personal se establecieron criterios específicos y una serie de condiciones que se tenían que cumplir. Estas condiciones eran en, primer lugar, el tiempo de servicio militar efectivo; luego la aptitud física; en tercer lugar, la conducta militar y la moralidad; y, finalmente, la competencia profesional. En este sentido, se reglamentó que el número de Oficiales que tendría la Marina estaría en relación directa con el número del personal subalterno autorizado por el Congreso, tanto en buques como en las dependencias de la Marina. Por lo tanto, sólo habría ascensos en la medida de la creación de las vacantes respectivas, y luego se procedía a la selección de acuerdo con los criterios mencionados. En general, los rangos tenían que cumplir la siguiente proporcionalidad: 1/2 % de vicealmirantes, 1 % de contralmirantes, 5 % de capitanes de navío, 13 1/2% de capitanes de fragata, 18 % de capitanes de corbeta, 25 % de tenientes primeros, y 37 % de tenientes segundos y alféreces²⁰. Esta serie de disposiciones tenía como objetivo claro desterrar los ascensos por influencias y fortalecer la profesionalidad del personal naval.

Los esfuerzos por profesionalizar al personal de la Marina no se limitaban exclusivamente a los Oficiales. El personal subalterno también fue capacitado con la creación de un depósito de marineros anexo a la Escuela Naval, en donde recibían instrucción antes de su ingreso a los buques²¹. Por otro lado, se ponía énfasis en la adecuada selección de los conscriptos. Se realizaba una revisión física exhaustiva por parte del personal de la sanidad naval a los conscriptos, ya que era evidente la deficiencia de los reconocimientos médicos practicados en las diversas localidades en que se realizaba la conscripción. Una prueba de la escrupulosidad de los exámenes para revisar las condiciones físicas que debían reunir los individuos llamados a prestar sus servicios en la Marina, se manifiesta en el hecho de que en los cinco primeros meses de 1920 el número de conscriptos declarados inaparentes para el servicio fue de 109, de un total de 468 conscriptos enviados a cumplir su servicio²².

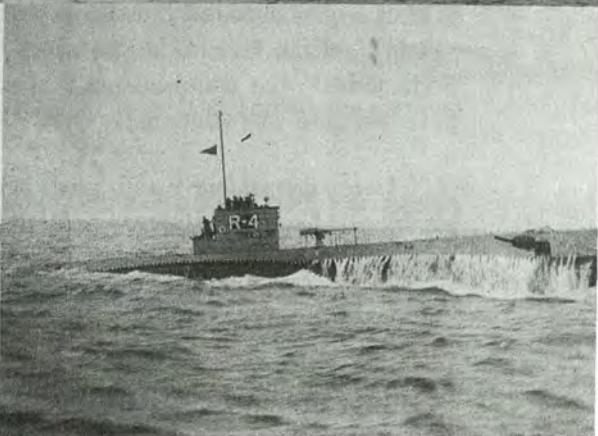
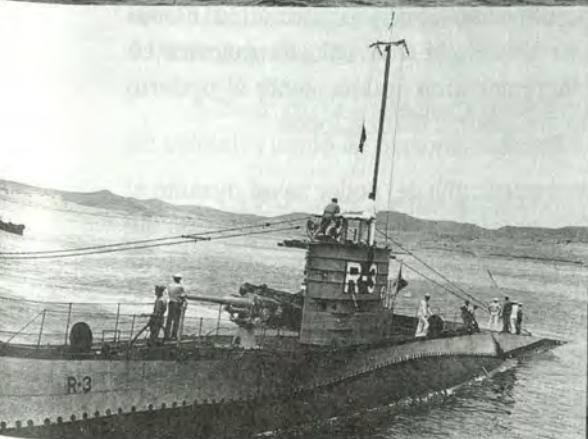
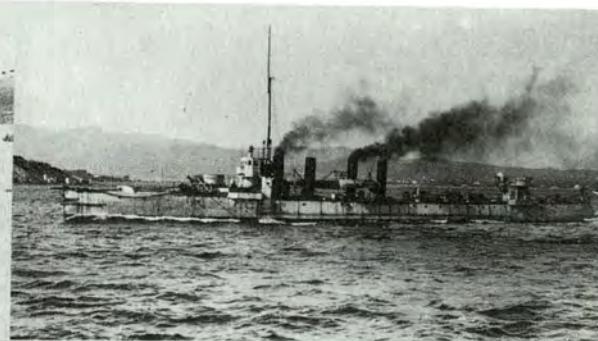
MEJORAS EN LA ESCUADRA

Como ya se señaló, el estado de las unidades de la Escuadra al iniciarse el gobierno de Leguía era realmente desastroso, por lo que el primer paso para revertir esta situación era reparar las embarcaciones dañadas. Durante 1920 se hicieron reparaciones importantes en el “Grau” y el “Bolognesi”, cambiándose la totalidad de los tubos de sus calderas y condensadores; se procedió a la renovación de frentes de calderas, de planchas de los pisos de las cámaras de hornos, se hizo un cambio de parrillas, etc. El crucero “Lima” fue enviado a Panamá a recibir reparaciones de importancia en su casco, timón y máquinas principales y accesorios, así como el cambio de su combustible a petróleo en reemplazo del carbón. Posteriormente, en 1925 el mismo cambio fue realizado en el “Grau” y en el “Bolognesi”. También el cazatorpedero “Teniente Rodríguez” fue reparado; se hizo el cambio de las tuberías de sus calderas, los frentes de éstas, y las tuberías de sus condensadores. Lamentablemente, se tuvo que perder los sumergibles “Ferré” y “Palacios”, pues debido a la cuantía de sus daños resultaba mucho más barato comprar nuevos submarinos que proceder a reparar los viejos.

El segundo paso, una vez reparadas las unidades de la Escuadra, era realizar algunas adquisiciones para fortalecer el poderío naval. Si bien se disponía de recursos para ello, no eran lo suficientemente grandes como para realizar las compras que se hubiera deseado, por lo que había que invertir el dinero de manera inteligente y de acuerdo con las necesidades de la Marina. Por ello, en vista de la pérdida de los sumergibles “Ferré” y “Palacios” y de la importancia que habían cobrado los submarinos durante la Primera Guerra Mundial, se realizó la compra de cuatro modernos submarinos, los denominados “R-1”, “R-2”, “R-3” y “R-4”, construidos por la Electric Boat en Groton, Estados Unidos²³. La opción por los submarinos fue confirmada cuando se acordó comprar dos submarinos más, pero la caída del régimen leguista y la crisis económica por la Gran Depresión impidieron esa posibilidad. Se fortaleció también la hidroaviación, ya que se percibió su creciente importancia en la guerra naval.

MEJORAS EN LA FLOTILLA FLUVIAL DE LA AMAZONIA

Los problemas fronterizos con Colombia hicieron de vital importancia el funcionamiento de una eficiente Flotilla Fluvial en la Amazonía para cualquier eventualidad bélica. Al igual que con las unidades de la Escuadra, se procedió, en primer lugar, a reparar las unidades existentes. Es así que se realiza un cambio completo de los tubos de las calderas de la “América” y de casco a la “Itaya”, la



Sumergible "Ferré" (1912), cazatorpedero "Teniente Rodríguez" (1909),
y submarinos tipo "R".

“Cahuapanas” y la “Iquitos”. Asimismo, se empezó la construcción del Apostadero Fluvial de Itaya en Loreto.

A pesar de esas reparaciones, se imponía la compra de nuevas unidades para incrementar la potencia de la Fuerza Naval de la Amazonía. Fue así que se compraron las cañoneras “Napo” y “Coronel Portillo”. De vital importancia sería, también, la organización de la Hidroaviación Fluvial, que permitía la comunicación de los diferentes poblados de la selva y un mayor control y vigilancia de la Amazonía peruana.

Pese a las innegables mejoras hechas en la Flotilla Fluvial, ésta no estaba lo suficientemente preparada para combatir contra su similar colombiana. Lamentablemente, esto se va a hacer patente en el conflicto de Leticia ocurrido en 1932.

En líneas generales, el Oncenio de Leguía fue un período beneficioso para la Marina de Guerra. Las radicales transformaciones que se hicieron convirtieron a la Marina en una institución modelo por su profesionalismo y organización. Como señala Valdizán Gamio, la Marina en este período se convirtió en maestra en Sudamérica²⁴. Las adquisiciones hechas incrementaron notablemente el poderío naval peruano y se sentaron las bases para posteriores realizaciones.

Luego de esta breve revisión de la reconstrucción del poder naval durante el régimen de Leguía, esperamos haber podido aportar a una mejor comprensión del devenir histórico de una institución poco estudiada, pero de vital importancia para la vida nacional. Asimismo, albergamos la esperanza que este estudio introductorio a la Historia Marítima del Oncenio despierte el interés en realizar una investigación más exhaustiva que ilumine los aspectos de la historia marítima que aún se hallan ocultos.

CONCLUSIONES

1. En 1919, en el inicio del Oncenio de Leguía, la Marina contaba con unidades que se encontraban en un pobre estado operativo, haciéndose imperativa la necesidad de una reparación general a las unidades de la Escuadra.
2. El pobre estado en que se encontraba la Marina en 1919, hacía que se encontrara en una neta inferioridad con respecto a la Marina chilena, la gran adversaria por la hegemonía en el Pacífico Sur.
3. Los cambios en la guerra naval producidos en la Primera Guerra Mundial

contribuyeron a percibir como de vital importancia una reorganización y modernización de la Marina de Guerra. En especial, se requería que hubiera un personal naval profesionalizado y un énfasis en el empleo de los submarinos y la aviación naval.

4. La disposición por parte del Estado Peruano de los recursos económicos fruto de los empréstitos, posibilitó que se pudieran realizar las reformas que la Marina necesitaba.

5. La visión y conciencia naval que demostró Leguía desde su primer gobierno favoreció también el que estas reformas se pudieran llevar a cabo.

6. La agudización de las tensiones con Chile, por la cuestión de Tacna y Arica, y con Colombia, hicieron urgente la reconstrucción del poder naval peruano para poder responder a cualquier eventualidad.

7. El primer paso para lograr la ansiada y necesaria reconstrucción del poder naval fue la reorganización de la Marina mediante la creación del Ministerio de Marina y la llegada de la Misión Naval Americana.

8. Se logró una adecuada profesionalización del personal naval tanto a nivel de oficiales como de personal subalterno.

9. La Escuadra fue fortalecida con la reparación de sus unidades y la compra de cuatro modernos submarinos, los “R-1”, “R-2”, “R-3” y “R-4”.

10. La Flotilla Fluvial fue fortalecida con la reparación de sus unidades y la compra de dos cañoneras, “Napo” y “Coronel Portillo”; aunque esas mejoras no fueron suficientes para contrarrestar el poderío de la Flotilla Fluvial colombiana. Las consecuencias de ello se vieron en el conflicto de Leticia de 1932.

11. En líneas generales, el gobierno de Leguía fue muy beneficioso para la Marina, ya que posibilitó que ésta viera fortalecida su posición en el Pacífico Sur e incluso en el contexto sudamericano.

NOTAS

1. Valdizán Gamio, José.- *La Marina de Guerra peruana en el siglo XX*. En: PAREJA PAZ SOLDÁN, José.- *Visión del Perú en el siglo XX*. Lima: Studium, 1962-1963, Tomo 2, p. 359.
2. Ministerio de Marina.- *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda, presenta al Congreso Nacional de 1920*. Lima: s/n, 1920, pp. 13-14.

3. Ibid., p. 12
4. Prendergast, Maurice y R. N. O. Parkes (Eds.).- *Jane's Fighting Ships 1919*. London: Sampson Low, Marston and Co., 1919, p. 470.
5. Ibid., p. 468
6. Ibid., pp. 466-468
7. Ferro, Marc.- *La Gran Guerra 1914-1918*. Madrid: Alianza Editorial, 1970, pp. 198-199.
8. Prendergast, Maurice y R. N. O. Parkes (Eds.), op. cit., p. 596.
9. Thorp, Rosemary y Geoffrey Bertram.- *Perú: 1890-1977. Crecimiento y políticas en una economía abierta*. Lima: Mosca Azul, 1985, p. 4.
10. Ibid., p. 8
11. Basadre, Jorge.- *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Lima: Editorial Universitaria, 1970, Tomo XIII, p. 227.
12. Ibid., p. 226
13. Ministerio de Marina. op. cit., pp. 42-43
14. Cámara de Diputados. Dirección General Administrativa.- *Compilación de la Legislación Peruana. Concordada*. Lima: s/n, 1950, Tomo I, p. 312.
15. Valdizán Gamio, José. op. cit., p. 368
16. Ministerio de Marina. op. cit., pp. 18-19
17. Valdizán Gamio, José. op. cit., p. 370
18. *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República D. Augusto B. Leguía*. Lima: s/n, 1927, p. 116
19. Ibid., p. 112
20. *Proyecto del Poder Ejecutivo sobre ley orgánica de la Marina del Perú*. Lima: s/n, 1924, pp. 14-15.
21. Vegas, Manuel.- *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*. 2da. Ed. Lima: Ministerio de Marina. Secretaría General de Marina, 1973, p. 292.
22. Ministerio de Marina. op. cit., p. 21
23. Basadre, Jorge. op. cit., p. 284
24. Ministerio de Marina. op. cit., p. 356

BIBLIOGRAFIA

1. Basadre, Jorge.- *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Lima: Editorial Universitaria, 1970, T. XIII.
2. Cámara de Diputados. Dirección General Administrativa.- *Compilación de la Legislación Peruana. Concordada*. Lima: s/n, 1950, 2 t.
3. Ferro, Marc.- *La Gran Guerra 1914-1918*. Madrid: Alianza Editorial, 1970, 388 p.
4. Groos, Otto.- *La doctrina de la guerra marítima según las enseñanzas de la guerra mundial*. Madrid: Editorial Naval, s/f. 220 p.
5. Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República D. Augusto B. Leguía. Lima: s/n, 1927. 120 p.
6. Ministerio de Marina.- *Memoria que el Ministro de Marina, Contralmirante D. Juan M. Ontaneda, presenta al Congreso Nacional de 1920*. Lima: s/n, 1920, 92 p.
7. Ministerio de Marina.- *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Lauro A. Curletti presenta al Congreso Nacional de 1921*. Lima: s/n, 1921, 120 p.
8. Ministerio de Marina.- *Memoria que el Ministro de Marina D. Octavio Casanave presenta al Congreso Nacional de 1924*. Lima: s/n, 1924, 166 p.
9. Ministerio de Marina.- *Memoria que el Ministro de Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso Nacional de 1927*. Lima: s/n, 1927, 162 p.
10. Prendergast, Maurice y R. N. O. Parkes (Eds.).- *Jane's Fighting Ships 1919*. London: Sampson Low, Marston and Co., 1919, 634 p.
11. *Proyecto del Poder Ejecutivo sobre ley orgánica de la Marina del Perú*. Lima: s/n, 1924, 42 p.
12. Thorp, Rosemary y Geoffrey Bertram.- *Perú: 1890-1977. Crecimiento y políticas en una economía abierta*. Lima: Mosca Azul, 1985, 564 p.
13. Valdizán Gamio, José.- *La Marina de Guerra peruana en el siglo XX*. En: PAREJA PAZ SOLDÁN, José. *Visión del Perú en el siglo XX*. Lima: Studium, 1962-1963, 2 t.
14. Vegas, Manuel.- *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*. Lima: Ministerio de Marina. Secretaría General de Marina, 1973, 362 p.

Información Etnohistórica y evidencias arqueológicas en las Islas del Litoral Peruano

MARTIN MAC KAY FULLE*
PATRICIA ARANA*

INTRODUCCION

Las islas del litoral peruano tienen una larga ocupación humana siendo la época prehispánica la de mayor uso, ya sea como lugar sagrado en la cosmovisión andina, o como en la explotación de recursos ictiológicos y del guano.

Lamentablemente a diferencia de las investigaciones que se vienen llevando a cabo en el Ecuador desde 1981 en las Islas de la Plata y Puná, la arqueología peruana ha obviado el estudio científico de las islas como parte del espacio geográfico andino.

Este artículo presenta un compendio de datos etnohistóricos referentes a la importancia ideológica de las islas, a la vez que recopila datos del material arqueológico recuperado tanto por personal de la Compañía del Guano como por viajeros del siglo XIX, en las islas de la costa norte y sur (Lobos, Macabí, Guañape, etc.); y de las excavaciones realizadas por el Dr. Max Uhle (1906), además de la prospección efectuada por el Instituto Riva Agüero (1974) en la Isla San Lorenzo.

MITOS Y ETNOHISTORIA

A partir del siglo XVI, ya los cronistas españoles mencionan la importancia económica y religiosa de las islas del litoral. Francisco de Avila (1966 (1598))

* PUCP - Instituto Riva Agüero

* Museo de sitio de Puruchuco

narra el mito de cómo el dios Cuniraya Viracocha se enamora de la bella Cavillacá fecundándola en un fruto de lúcumá. Esta, luego de haber parido a su hija y pasado un año, mandó llamar a todas las huacas para averiguar quién era el padre de su hija; preguntó ella a cada uno quién era el padre de su hija y nadie le respondió; entonces ella le habló a la niña y le dijo: "...anda tú misma y reconoce a tu padre..." y a las huacas les dijo: "...si alguno de vosotros es el padre, ella misma tratará de subir a los brazos de quien sea el padre..." Entonces la criatura empezó a caminar a cuatro pies hasta el sitio en que se encontraba un hombre haraposo. En el trayecto no pretendió subir al cuerpo de ninguno de los presentes, pero apenas llegó al pobre, muy contenta y al instante se abrazó a sus piernas; Cavillacá se enfureció, alzó a su hija y corrió en dirección hacia el mar. Viendo esto, Cuniraya Viracocha se vistió con su traje de oro, espantó a todas las otras huacas y dijo: "... hermana Cavillacá, mira a este lado y contémplame, ahora estoy hermoso..." Y haciendo relampaguear su traje se cuadró muy enhiesto, pero ella ni siquiera volvió los ojos hacia donde estaba Cuniraya; siguió huyendo hacia el mar. "... Por haber parido el hijo inmundo de un hombre despreciable, voy a desaparecer..." dijo, y diciendo, se arrojó al agua. Y allí, hasta ahora, en este profundo mar de Pachacamac se ven muy claro dos piedras en forma de gente que allí vive. Apenas cayeron al agua, ambas, madre e hija se convirtieron en piedra, y así Cuniraya la buscó. Cualquiera que le daba buenas noticias, él le concedía dones y seguía caminando, y si alguien lo desalentaba con malas noticias, lo maldecía y continuaba andando. Así llegó a la orilla del mar. Apenas hubo llegado al mar, entró al agua, y la hizo hinchar, aumentar, y de ese suceso, los hombres actuales dicen que lo convirtió en *castilla*; "el antiguo mundo también a otro mundo va" dicen...

Miguel Cabello de Valboa (1576 - 1586) sobre Túpac Yupanqui narra que: "Fue en esta marcha y de lo alto de una montaña, dice, que vio por primera vez al mar, al cual adoró y llamó Mama Cocha o Madre de los Lagos..." y agrega "...que construyó balsas y se hizo a la mar con sus tropas..."

Del Busto (1973) y Silva Santisteban (1994) mencionan que Túpac Yupanqui desembarcó en las Islas de Haguachumbi y Ninachumbi, las cuales serían las Islas Galápagos y, en hipótesis más arriesgadas, algunas de las islas de la Polinesia.

Cristóbal de Albornoz (1988 (1521): 189 - 190) en su "Instrucción para descubrir todas las Guacas del Pirú" describe las siguientes islas como lugares de culto indígena: "Guacas de la provincia de Hacarí a Lima, Provincia de Hacarí... Chauncal - Llangulama es una isla que queda metida en el mar, Guaca de los indios Hacaris.

“...Provincia de Piscoy, Cuntu, Guaca de los indios Piscoy, es una piedra questá medida en el mar, junto al pueblo de Pisco...”

“...Provincia de Chincha, Urpái Guachac es una isla guaca de los pescadores de Chincha. Dezia ser mujer de Pachacamac...”

El Padre José de Arriaga (1621; 1920: 55 y 70) “...Y en el pueblo de Huacho quando ivan por el guano a las islas, que son los farallones de Huaura, hazían un sacrificio derramando chicha en la playa, para que no les trastornasen las balsas, precediendo dos días de ayuno, y quando llegaban a la isla, adoravan a la Huaca Huamancántac como al señor del huano, y le ofrecían las ofrendas para que les dexase tomar el huano, y en llegando de buelta al puerto ayunavan dos días, y luego baylavan, cantaban y bevían...”

“...otros tienen por tradición que las almas de los difuntos van donde están sus huacas. Los del pueblo de Huacho y los otros de la costa dizien que van a la isla del huano y que los llevan los lobos marinos que ellos llaman tumi...”

Duviols 1976 (Carta Annua de 1613) “...Tenían por principal santuario a guamancantac, (...que esta es una isla que esta seis leguas la mar adentro...) y assi para yr alla la primera vez que uno yba se preparaba con largos aiunos y en saliendo del puerto le ofrecian el primer sacrificio de chicha y otras cosas, el segundo en otra ysleta que llama la ventilla (porque paran allí para aquel effecto) y el tercero al pie de la misma ysla. Luego el hechizero haze el principal sacrificio y les manda que no hablen sino en su lengua materna ni escupan por reverencia y que también se abtengan decir Jesus. Acabado el sacrificio y cargada la balsa de estiercol de pájaros marinos (que es el fin a que van de ay allí grande abundancia) buelven a tierra donde les aguardan las viejas con agua caliente en ollas nuebas y con ella una pelotilla de algodón laban todo el cuerpo del que de nueblo fue a la ysla porque no le quede nada de polvo divino que de la guaca trajo y todos los que allí se hallan baylan, beben, cantan e ynvocan a la guaca toda la noche, persuadidos a que si duermen (aunque sea muy poco) lo pagarán con la vida y después este que fue la primera vez ayuna diez días y este ayuno han moderado de pocos años a esta parte que solía ser de seis y de diez meses...”

El padre Calancha (1638 : 413) narra el mito de Vichama, dios que castiga a los curacas de Végueta (Huacho), transformándolos en islas, por el hecho de no proteger a la madre de éste de la ira de Pachacamac.

Rostworowski (1989) presenta en su obra **Costa Peruana Prehispánica** un documento de la Audiencia de Lima de 1620 en el que informa de las Idolatrías de los pobladores de Pisco, los cuales tenían entre sus Huacas a las Islas Urpay Guachaca, Quillairaca y Churruyoc.

Avendaño (1649 : fol. 55 a 57) refiere: "...Las islas que en el mar tienen guano con este estercolan el maíz cuando quiere espigar no son dios. Y para que sepais bien esto, aveis de saber que estas islas son unos cerros grande de piedra que los crió dios en el mar, para mostrar su omnipotencia y de allí vuelan muchos pájaros que vosotros llamais Huanai y duermen y estercolan allí, por eso desde lexos están blancas..."

Pedro Villar Córdova (1935), en el libro **Culturas Prehispánicas del Departamento de Lima**, indica que el geógrafo Carlos Romero recoge datos que, durante la época prehispánica hasta los inicios de la época colonial, a la Isla San Lorenzo se le denominaba Sina (*¿Sian?*), y en esta isla habitaban pobladores de la etnia mochica, los cuales rendían culto a la Luna.

El Dr. Julio C. Tello toma una cita del Padre Arriaga en donde menciona que: "...las islas del Pacífico fueron en la antigüedad teatro de grandes acontecimientos. Macabí, Guañape, Chao, Don Martín, San Lorenzo, Pachacamac, Asia y el grupo Chincha fueron las más celebradas y tenían nombre de diosas, cuya historia conserva la tradición, como Akat, Shina, Kawillac, etc. En la mayoría de las islas se han encontrado, debajo de las capas de guano, restos de adoratorios y templos, cadáveres de mujeres decapitadas, alfarería ceremonial y otros objetos rituales..."

Pablo Macera (1991) menciona que "...es posible que en las sociedades andinas de diversas épocas, la observación tanto del recorrido diario como del recorrido anual del sol impulsara especiales disposiciones arquitectónicas y quizás burocracias sacerdotales diferenciadas... quizás así podríamos interpretar algunas de las construcciones del conjunto Maranga (Lima) correspondiente al Intermedio Temprano. Las más importantes de esas huacas parecerían, en realidad, una reproducción arquitectónica de lo que hoy llamamos Isla San Lorenzo, pero que por lo menos hasta 1985 era conocida como "Huachac" por los pescadores artesanales del Callao..." Dicha hipótesis se sustenta en el hecho de que en días con un excelente clima, la isla puede ser observada a plenitud desde diversos lugares del Complejo Maranga, llámese Tres Palos, Huaca Arámburu, Mateo Salado, etc.

ANTROPOLOGIA

La antropóloga María del Pilar Fortunic (1998 com. per.), Jefa de Investigaciones del Museo Naval, entrevistó, con motivo de su tesis de Licenciatura, a una serie de pescadores nativos del Callao, los cuales le informaron acerca del uso del término quechua “Huachac” (la que pare), para denominar así a la Isla San Lorenzo: dicho nombre recuerda al de Urpái Huachac (la que pare palomas), isla de Chincha, Huaca de los antiguos pobladores de la Costa Sur y esposa de Pachacamac.

Fortunic señala que la Isla San Lorenzo fue el inicio o el fin de un ceque. Según la antropóloga, basada en un estudio de las disposiciones del Concilio Limense de 1551, en el cual se dispuso que se erigieran iglesias o cruces sobre los principales centros religiosos indígenas, en la zona del Callao y Maranga, encontró una continuidad de este ícono, que van desde Carmen de la Legua hacia el Callao y llega hasta la Isla de San Lorenzo en donde existen (por información de archivo) dos cruces: la cruz de madera en la zona del cerro Huanay (sobre el cementerio prehispánico que estudió Max Uhle) y otra descrita como una cruz cuadrada hecha de cactus y piedras, no ubicada hasta la fecha.

También cabe señalar que hasta el día de hoy se le llama a una de las islas del Grupo Pescadores frente a la bahía de Ancón, como la isla “La Huaca”, sin que se conozca información o evidencia arqueológica.

EVIDENCIAS ARQUEOLOGICAS

Como se indicó al inicio de este trabajo, salvo las investigaciones en la Isla San Lorenzo, el resto de los materiales hallados en las islas del litoral peruano han sido hallazgos casuales hechos por gente involucrada en la extracción del guano de las islas.

Manuel González de la Rosa, en su obra **Estudio de las antigüedades peruanas halladas bajo el guano** (1908), y George Kubler en **Guano Archaeologist** (1948) nos dan referencia de un buen número de materiales (textiles, cerámicas, tallas de madera y metales) hallados entre las capas de guano a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX en las islas Lobos, Macabí, Guañape (frente a las costas del Departamento de Lambayeque) y Chincha, los cuales de acuerdo a características formales y estilísticas, pertenecerían a los desarrollos culturales Moche, Chimú e Inka.

Tanto los soportes de madera como de material cerámico representan en la mayoría de los casos imágenes de prisioneros desnudos y con sogas en el cuello, diseño característico de las sociedades de la costa norte. El hecho de la representación de prisioneros en las islas pudiera fundamentarse con la observación de la “escena de navegación” en los ceramios moche, donde se plasman grandes balsas dirigidas por deidades en las cuales se transportan prisioneros y vasijas por el mar.

Otro dato importante al que hacen referencia ambos autores es el hallazgo en todas estas islas de contextos funerarios en los cuales los individuos son de sexo femenino con signos de decapitación y acompañados de asociaciones sobre todo metálicas.

Elizabeth Benson (1995) presenta un par de vasijas moche tomadas de los trabajos de Baessler, en los cuales se observa a individuos haciendo “graffitis” en peñascos rodeados de agua (islas?) en donde se pueden apreciar aves y lobos marinos.

Arturo Ruiz Estrada (1979), tras una visita a la Isla Don Martín (Huacho) recupera tres fragmentos de cerámica, los cuales a su parecer pertenecerían a la cultura Chancay (engobe crema y pasta oxidante), a su vez menciona que en el Boletín de la Compañía Administradora del Guano en su Volumen XXI, Nº 6 de 1945, se indica el hallazgo de “...pequeñas figurillas de plata estampadas, utensilios de pesca y algo de cerámica...”

Según datos proporcionados por el Sr. Carlos Beleván Mesinas al Museo Naval (octubre de 1997; Fortunic com. per.), durante una visita realizada junto a un grupo de profesionales de la ex-compañía administradora del guano a la Isla Lobos de Tierra, hallaron “una balsa de origen preinca”, la cual fue extraída entre las capas de guano confeccionándose un petipie de la nave (descripciones de la nave) y una maqueta, la cual se encuentra hoy en las instalaciones del Museo Naval del Callao.

Al interior de la balsa se hallaron una “lanza de palo de algarrobo”, “cuatro flechas del mismo material”, “un arco hecho de caña” y “fragmentos de cerámica no pulidos con residuos de un líquido espeso oleaginoso con color y olor de asfalto” que, según información de entendidos, serviría para calafatear la nave.

Según Beleván, tras conversaciones “con un arqueólogo de Lambayeque”, esta balsa pertenecería a la cultura Sicán, lo cual es probable por las sugerencias

iconográficas del diseño de la vela de la nave, las cuales también se asemejan a diseños Chimú.

TRABAJOS ARQUEOLOGICOS EN LA ISLA SAN LORENZO

Debido a que San Lorenzo ha sido la única isla del litoral peruano en que se han efectuado trabajos de excavación e investigación de manera metodológica, se decidió tratar este ítem independientemente del resto de islas ya mencionadas.

Las islas de San Lorenzo y El Frontón están situadas frente a la Bahía del Callao y constituyen una cadena de 10 km de largo, interrumpida por un canal e 800 m. de ancho -El Boquerón-, que la divide en dos islas: la más grande, San Lorenzo, tiene un largo de 8 km., un ancho de 2.2 km. y un área de 17.6 km²; y la más pequeña, El Frontón, con 1 km. de largo y 0.8 km. de ancho. La línea de cumbres inclinada hacia el Sur y cercana al lado Nor Este de las islas tiene un altura de 150 a 250 m.s.n.m., siendo el sitio más alto el cerro La Mina -Cabezo Norte San Lorenzo- con 396 m.s.n.m. Esta cadena es la continuación geológica del Morro Solar, situado a 16.5 km. de distancia.

Las islas "San Lorenzo", "El Frontón", "Palominos", "Cabinzas", la "Horadada", etc. pertenecen a la Provincia Constitucional del Callao por ley de 18 de noviembre de 1899.

La Isla San Lorenzo se encuentra bajo jurisdicción y vigilancia de la Marina de Guerra del Perú de conformidad con lo dispuesto por la Ley 10603 del 20 de junio de 1946 y del D.L. 17397 del 28 de enero de 1969.

En 1906, el arqueólogo Max Uhle efectuó excavaciones arqueológicas en la Caleta de la Cruz (Isla San Lorenzo), en lo que hoy son las estaciones de SENAFER, y en el sitio denominado El Tanque, Uhle encuentra lo que para él es un gran cementerio prehispánico de élite.

Los materiales culturales recuperados fueron depositados en el MNAAHP; los objetos de metal (vasos, pectorales y utensilios de plata) fueron trabajados por los Arqueólogos Retamozo y Ríos (1978), y los cerámicos por el Lic. Johnny Isla (1995). Vale la pena mencionar que todo el material del Dr. Uhle no tiene registro

conocido, por lo cual no hay información precisa de los contextos funerarios excavados en la Caleta de la Cruz. Probablemente dicha documentación se encuentra en los archivos de la Universidad de Berkeley (California) o en los archivos de Uhle en Berlín. Ambos materiales pertenecen a desarrollos culturales propios del valle del Rímac (Ichma), Chimú e Inca.

En la década del 20, el Dr. Julio C. Tello visitó la isla en compañía del geógrafo Carlos Romero, quien menciona la existencia de un “templo muchik” dedicado a la Luna en la parte más alta de la isla.

En 1974 como parte del “Inventario y Catastro Arqueológico del valle del Rímac y Santa Eulalia”, el arquitecto Carlos Milla junto a miembros del Instituto Riva Agüero, efectuó reconocimientos geomorfológicos y arqueológicos en la Isla San Lorenzo en donde localizaron 7 sitios arqueológicos.

Actualmente el Museo Naval junto al Instituto Riva Agüero han confeccionado una lista de los sitios arqueológicos de la Isla, ya sean registrados por el INC o conocidos por información oral del personal de la Marina de Guerra del Perú, estacionado en la Base Naval de la isla, o por visitantes esporádicos a la misma.

A.- Sitios Arqueológicos registrados por el INC

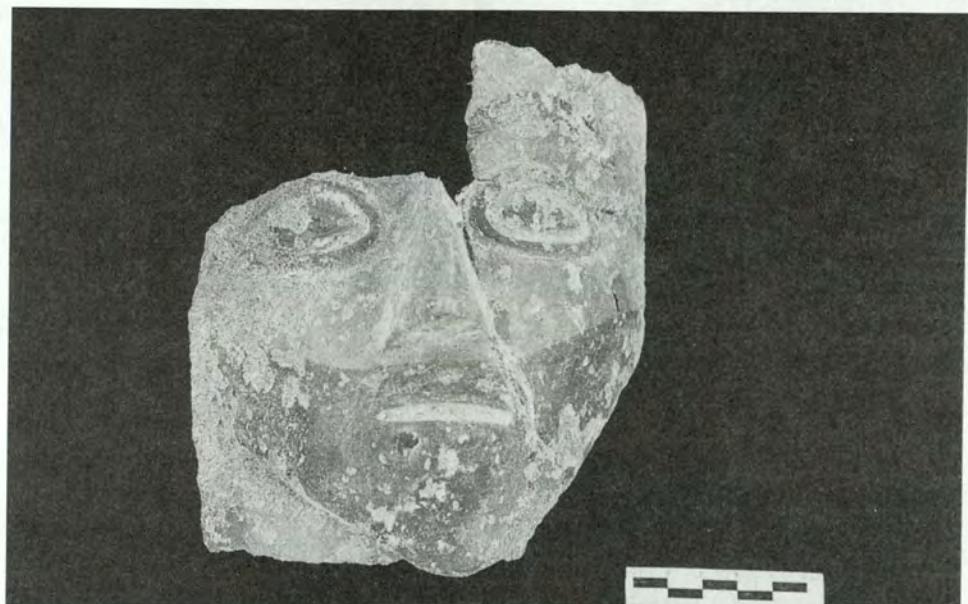
- “La FAP”, asentamiento precerámico
- “Lobera Chica”, asentamiento precerámico
- “El Arenal”, asentamiento precerámico
- “Senafer”, cementerio Ichma-Inca
- “El Tanque”, cementerio Ichma-Inca
- “El Chino”, cementerio Ichma-Inca y de chinos coolies

B.- Sitios Arqueológicos no confirmados

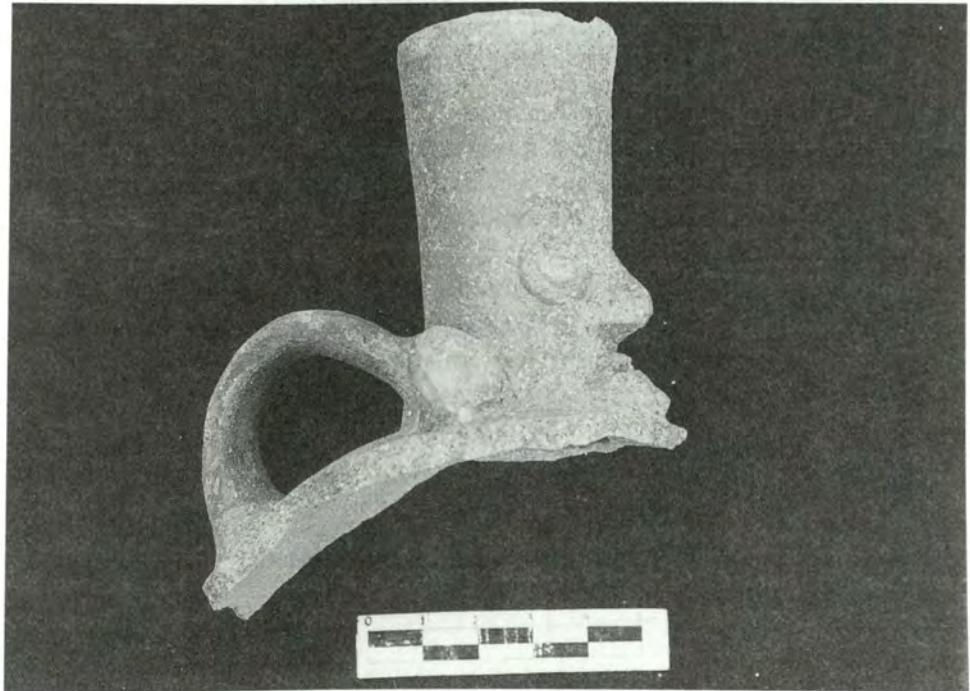
- “Templo de la Luna”, templo Muchik mencionado por Julio C. Tello y Carlos Romero en la década del 20.

C.- Sitios Arqueológicos no registrados (información de personal de la Marina de Guerra del Perú).

- “Casa Presidencial”, fragmentería cerámica del Intermedio Tardío
- “Cabezo Norte”, posible cementerio del Intermedio Tardío
- “Cementerio de apestados”, asociado a material Colonial y/o Republicano.



Fragmento de figura ICHMA hallada en San Lorenzo.
(Cortesía Museo Naval del Callao).



Fragmento de botella ICHMA hallada en la caleta SENAVER, Isla San Lorenzo.
(Cortesía Museo Naval del Callao).

- “Cementerio Holandés”, cementerio de los fallecidos en la expedición naval holandesa del Almirante L’Hermite (Siglo XVII).
- “Cementerio de los marinos españoles de la guerra de 1866” (Combate del 2 de Mayo).
- “Cementerio de soldados chilenos muertos en el bloqueo al Callao durante la Guerra del Pacífico”.

Como se puede observar, San Lorenzo tiene una amplia y compleja ocupación no sólo en su etapa prehispánica, sino también durante los tiempos de la Colonia y la etapa Republicana, lo cual nos permite afirmar la importancia de continuar las investigaciones arqueológicas en dicha isla, ya sea una prospección compleja como excavaciones bien estructuradas.

CONCLUSIONES

De acuerdo con los datos recopilados en el presente trabajo, es innegable la importancia de las islas en tiempos prehispánicos. Dicha importancia se basaría en la extracción del guano y en rituales asociados a sacrificios y/o enterramientos llevados a cabo sobre todo por sociedades propias de la costa norte (Mochica y Chimú, así como por los Incas).

La falta de evidencias arquitectónicas y la carencia de agua dulce nos llevan a plantear la hipótesis de que las islas son utilizadas en ciclos estacionales, tanto para la extracción del guano como para las actividades religiosas, que probablemente estuvieron fuertemente relacionadas.

La etnohistoria y la arqueología peruana deberían tomar en cuenta la real situación de las islas en el espacio geográfico andino y en las concepciones ideológicas de las sociedades prehispánicas; y llevar a cabo investigaciones tanto en las islas como en el litoral adyacente a éstas.

AGRADECIMIENTOS

A los arqueólogos Raphael Santa Cruz y Azucena Ugarte; y a la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra.



Textilería del intermedio tardío hallados
en la Caleta SENAVER, Isla San Lorenzo.
(Cortesía Museo Naval del Callao).

BIBLIOGRAFIA

- Alayza Paz Soldán, Luis
1949 *Islas del Perú*
Lima, Revista Histórica N° 141, pp. 7 - 45

Albornoz, Cristóbal
(1581 - 1585) *Instrucción para descubrir todas las guacas del Piri y sus camayos y haciendas.*
Madrid, En Urbano y P. Duviols, 1988

Alcina Franch, José
1987 *Navegación precolombina, el caso del litoral pacífico ecuatorial: evidencias e hipótesis.*
Madrid, Revista Española de Antropología Americana, Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid.

Avila, Francisco de
1966 (1598) *Dioses y hombres de Huarochirí*
Lima, Instituto de Estudios Peruanos. Traducción de J.M. Arguedas.

Benson, Elizabeth
1995 *Art, Agriculture, Warfare and the Guano Islands in Andean Art*, Penny Dransart Editor.
Averbury Aldenshot, England. Worldwide Archaeology, Series 13.

Cabello de Valboa, Miguel
1951 (1586) *Miscelánea Antártica*
Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Calancha, Fray Antonio de la
1638 *Crónica moralizada del orden de San Agustín en el Perú, con sucesos ejemplares vistos en estas monarquías.*
Barcelona, España

De la Vega, Inca Garcilaso
1943 (1609) *Comentarios reales de los incas*
Argentina, Editorial Emecé

- Del Busto, José Antonio
1973 *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI - Historia Interna*
 Tomo III, Volumen 1
- Duviols, Pierre
1976 *La Capachocha*
 Cusco, En Allpanchis, Vol. IX
- González de la Rosa, Manuel
1970 *Estudio de las antigüedades peruanas halladas bajo el guano.*
 Lima, Arqueología Peruana, Precursores, pp. 231 - 238.
- Gamarra Dulanto
1939 *Apuntes sobre el guano y la antigüedad del hombre en América*
 En Actas y trabajos científicos del XXXVII Congreso Interna-
 cional de Americanistas, Tomo I, Lima, 1939.
- Huapaya, Cirilo
1974 - 1975 *Informe preliminar sobre sitios sin cerámica en la Isla San*
 Lorenzo.
 Lima, Arqueología PUCP Nº 15 - 16, Instituto Riva Agüero,
 pp. 13 - 21.
- Isla, Johnny
1995 *Colección Max Uhle de la Isla San Lorenzo*
 Lima, Gaceta Arqueológica Andina Nº 24, pp. 73 - 91
- Kubler, George
1948 *Guano Archaeology*
 American Antiquity, Vol. XIII Nº 4 Part. 2, April
- Macera, Pablo
1991 *Y no hay remedio. Guaman Poma*
 Lima.
- Marcos, Jorge y Presley, Norton
1981 *Interpretación sobre la arqueología de la Isla de La Plata,*
 Ecuador. Misceláneas Antropológicas Ecuatorianas.
- Milla, Carlos
1976 *Catastro Arqueológico del valle del Rímac y Santa Eulalia*
 Lima, INC

Actividades del Instituto

Crónica

LXXXVII

CONTINUACIÓN DE INVESTIGACIONES

En el número anterior se indicó la continuación de las

investigaciones sobre la evolución de la población en el

área metropolitana de Santiago entre 1970 y 1971, en el

informe titulado "Migración y población en la Región Metropolitana de Santiago 1970-1971" elaborado por el

equipo de trabajo perteneciente al Departamento de Estadística

y Demografía (D.E.D.) de la Universidad de Chile.

En este número se continúa con la descripción de

los resultados de la investigación sobre la población en el

área metropolitana de Santiago entre 1971 y 1972, en el

informe titulado "Migración y población en la Región Metropolitana de Santiago 1971-1972" elaborado por el

equipo de trabajo perteneciente al Departamento de Estadística

y Demografía (D.E.D.) de la Universidad de Chile.

En el número anterior se indicó la continuación de las

investigaciones sobre la evolución de la población en el

área metropolitana de Santiago entre 1970 y 1971, en el

informe titulado "Migración y población en la Región Metropolitana de Santiago 1970-1971" elaborado por el

equipo de trabajo perteneciente al Departamento de Estadística

y Demografía (D.E.D.) de la Universidad de Chile.

En este número se continúa con la descripción de

los resultados de la investigación sobre la población en el

área metropolitana de Santiago entre 1971 y 1972, en el

informe titulado "Migración y población en la Región Metropolitana de Santiago 1971-1972" elaborado por el

equipo de trabajo perteneciente al Departamento de Estadística

y Demografía (D.E.D.) de la Universidad de Chile.

Actividades del Instituto

AÑO 1998

ENERO

CONTINUACION DE INVESTIGACIONES

Continuó la investigación correspondiente a la Segunda Parte de la **Historia Marítima del Perú**, etapa 1879 - 1884, a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez S.J. y el Contralmirante Melitón Carvajal Pareja. También se prosiguió la investigación del período 1906 - 1919 a cargo del Doctor Percy Cayo Córdova. Se prosigue con las tareas de investigación correspondiente a la Tercera Parte de la **Historia Marítima**, período 1919 - 1930, a cargo del Doctor Raúl Palacios Rodríguez.

ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

El martes 7 se realizó la Asamblea General Extraordinaria, en la que se aprobó la creación de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico (COIDH), así como la modificación de los artículos 11, 12, 13, 33, 34 y 42 del Estatuto del Instituto.

COMISION DE INVESTIGACION Y DESARROLLO HISTORICO

El martes 13 se llevó a cabo la instalación de la Comisión de Investigación Histórica (COIDH), conformada por los señores Dr. Guillermo Lohmann Villena,

Dr. Percy Cayo Córdova, Dr. Raúl Palacios Rodríguez, Dr. Luis Enrique Tord Romero, Valm. Alberto Indacochea Queirolo, Calm. Melitón Carvajal Pareja; siendo elegido Presidente de la misma el Dr. Lohmann.

FEBRERO

VACACIONES INSTITUCIONALES

En cumplimiento de un acuerdo tomado por el Consejo Directivo, la mayor parte de las actividades institucionales estuvieron suspendidas por vacaciones otorgadas al personal del Instituto.

MARZO

ESTUDIOS DE LICENCIATURA EN HISTORIA

Se iniciaron las clases de Licenciatura en la Pontificia Universidad Católica del Perú, a las cuales asistieron por tercer año el Capitán de Fragata Francisco Yábar Acuña y por sexta vez el Capitán de Corbeta John Rodríguez Asti.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

El viernes 26 se llevó a cabo la Asamblea General Ordinaria, con el fin de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Memoria, Balance y Cuenta General, correspondiente al año 1997.

ABRIL

ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA

El día martes 7 se realizó la Asamblea General Extraordinaria para la designación de la Junta Directiva. Fueron elegidos por unanimidad: Presidente Calm. Ramón Arróspide Mejía, Vice Presidente Calm. Melitón Carvajal Pareja, Secretario Ejecutivo C. de F. Luis Felipe Villena Gutiérrez, Presidente de la Comisión de Estudios Estratégicos-Marítimos Valm. Luis Ernesto Vargas Caballero, Presidente de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico Dr. Guillermo Lohmann



La doctora Hilda Elías al recibir el diploma
de su incorporación como Miembro de Número.

Villena y como Directores, Valm. José Carcelén Basurto, Valm. Alfonso Panizo Zariquiey, Dr. Raúl Palacios Rodríguez, R.P. Armando Nieto Vélez S.J., Calm. José García Valdivieso, Calm. Jorge Villalobos Urquiaga y C. de N. José Luis Guerola Lazarte.

MAYO

EXPOSICION HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El día jueves 21 se llevó a cabo la Exposición de la **Historia Marítima del Perú** en el Auditorio de la Cámara de Comercio y la Producción del Callao. Asistió el Alcalde del Callao, señor Alex Kouri. El Padre Armando Nieto hizo la presentación histórica.

AGOSTO

87º ANIVERSARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

El miércoles 12 se llevó a cabo, en el local del Instituto, una ceremonia en conmemoración del 87º Aniversario de la Fuerza de Submarinos. El discurso de orden estuvo a cargo del Valm. Gustavo Barragán Schenone.

INCORPORACION

El día jueves 27 se realizó la incorporación como Miembro de Número de la Doctora Hilda Elías de Zevallos, quien disertó sobre el tema: "Conciencia Marítima: Líneas de Acción y Reflexión". El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Valm. Pedro Gálvez Velarde. En este número de la Revista se publican los textos de ambos discursos.

OCTUBRE

SESION SOLEMNE

El día lunes 5 se realizó la Sesión Solemne en homenaje a la Marina de Guerra del Perú por sus 177 años de creación y en conmemoración del 119º Aniversario del Combate Naval de Angamos. El discurso de orden estuvo a cargo del Dr. Félix Denegri Luna.

25º ANIVERSARIO DEL INSTITUTO

Y

35º ANIVERSARIO DE LA CREACION DE LA COMISION PARA ESCRIBIR LA *HISTORIA MARITIMA DEL PERU*

El día 12 se llevó a cabo la inauguración de la Exposición Fotográfica Documental y Bibliográfica.

El día viernes 16 se realizó el acto central. Los discursos estuvieron a cargo del Dr. José Agustín de la Puente Candamo y del Calm. (r) Melitón Carvajal Pareja.

En el Centro Naval se realizó la cena con motivo del aniversario, a la cual concurrieron los Miembros de Número del Instituto y sus esposas.

NOVIEMBRE

SIMPOSIO “PRIVATIZACION PORTUARIA Y EL INTERES NACIONAL”

El jueves 26 se llevó a cabo el mencionado Simposio, con la concurrencia de políticos y expertos en la materia.

DICIEMBRE

El sábado 5 se realizó el I Conversatorio de Historia dirigido a profesores de Historia de los Centros de Instrucción de la Marina y colegios de la Fuerza Aérea, Ejército y colegios nacionales invitados.



Aniversarios de la creación de la
Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú
y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
e inauguración Documental y Bibliográfica.

Necrología



ELLA DUNBAR TEMPLE AGUILAR
(† 20 de febrero 1998)

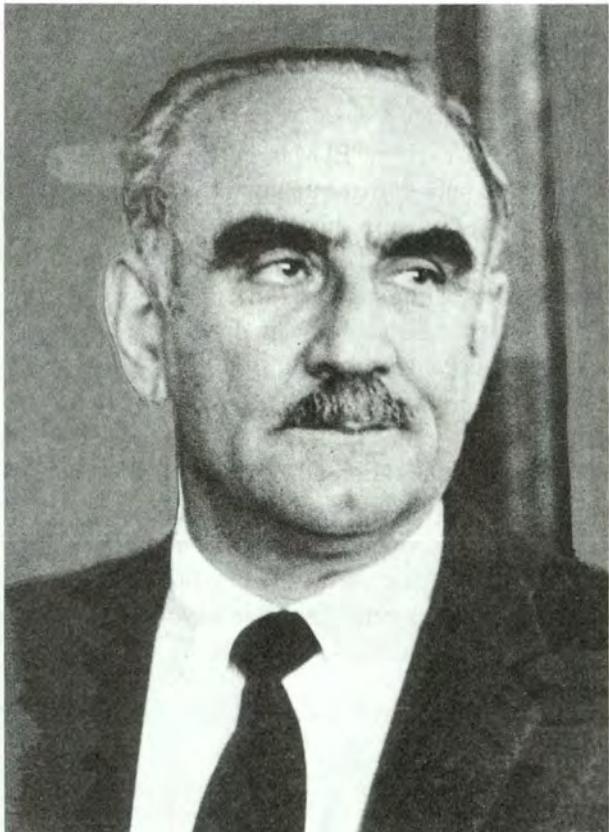
Fue la primera dama, Gran Dama, incorporada a nuestro Instituto. Sobradadas razones para ello. Abogada, Doctora en Derecho público y privado, Doctora en Historia y en Literatura, Catedrática Principal Titular de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y Profesora emérita de la misma, desempeñó con singular brillantez múltiples cargos e integró las más importantes comisiones nacionales relacionadas con el quehacer histórico. Fueron muchas las instituciones extranjeras que en Europa y en América la acogieron como Miembro Correspondiente y fue también múltiple su obra escrita en libros, compilaciones, folletos y críticas. El **“Victorial” de Miguel Grau**, magistral semblanza de la más pura figura de nuestra historia republicana, será por siempre el mejor recuerdo de Ella Temple. Sean estas cortas líneas el homenaje afectuoso y agradecido, que en las páginas de su Revista rinden a esta distinguida académica, historiadores y marinos, que tuvimos el privilegio de contarla en nuestras filas.



AURELIO MIRO QUESADA SOSA

(† 26 de setiembre 1998)

Con su temprana afirmación, “El Mar, Personaje Peruano”, nos dio la muestra primera de su vocación por el mar que, junto a su inacabable afán por la cultura, la Universidad y el periodismo, hicieron de él al Miembro de Número que tanto honrara al Instituto. Su trabajo de incorporación **Apuntes para una historia de la Conciencia Marítima del Perú**, significó una honda y versada lección sobre la historia del descubrimiento del Mar del Sur y las etapas siguientes que llevaron a constituir “El Perú descubridor”, al referirse a las épicas expediciones que zarpando de puertos peruanos llevaron a descubrir tierras muy lejanas. Aurelio Miró Quesada, desde los primeros momentos que marcaron el inicio de la **Historia Marítima del Perú**, supo comprender nuestro común esfuerzo, dándonos el permanente apoyo e invaluable aporte en la consecución de una obra a la que se sintió ligado por el afecto a las cosas del mar y sus más viejas tradiciones. Por ello, y la probada constancia de ilustre peruano, el Instituto guardará siempre el mejor recuerdo de su presencia en las cubiertas de la nave y su continuada navegación.



FELIX DENEGRI LUNA
(† 6 de diciembre 1998)

Fue, desde los momentos aurorales de la ya larga travesía, el connotado historiador que supo guiar nuestros primeros pasos a quienes, todavía ilusos, pretendíamos iniciar la difícil tarea, mostrándonos cuál debía ser la ruta a seguir. Con él y los brillantes investigadores, historiadores y científicos que conformaron las primeras filas de un grupo de notables profesionales, que comprendieron los alcances del objetivo trazado, logramos hacer realidad las primeras páginas de la **Historia Marítima del Perú**. El tomo VI del que fuera consagrado autor, deja estampado para siempre el conocimiento histórico de nuestro mar, así como la comprensión de los asuntos navales y marítimos del Perú entre los difíciles años de 1826 a 1851 y con ello la trascendente importancia de la Marina en el transcurso de nuestra historia. La generosa ayuda de su extraordinaria biblioteca y su constante interés en favor del Instituto, jamás pasarán al olvido. La memoria de Félix Denegri Luna estará siempre con nosotros.

Este número de la Revista se terminó
de imprimir el 30 de setiembre de 1999,
en los Talleres de la Imprenta de la
Marina de Guerra del Perú,
Av. Venezuela s/n
Bellavista – Callao

