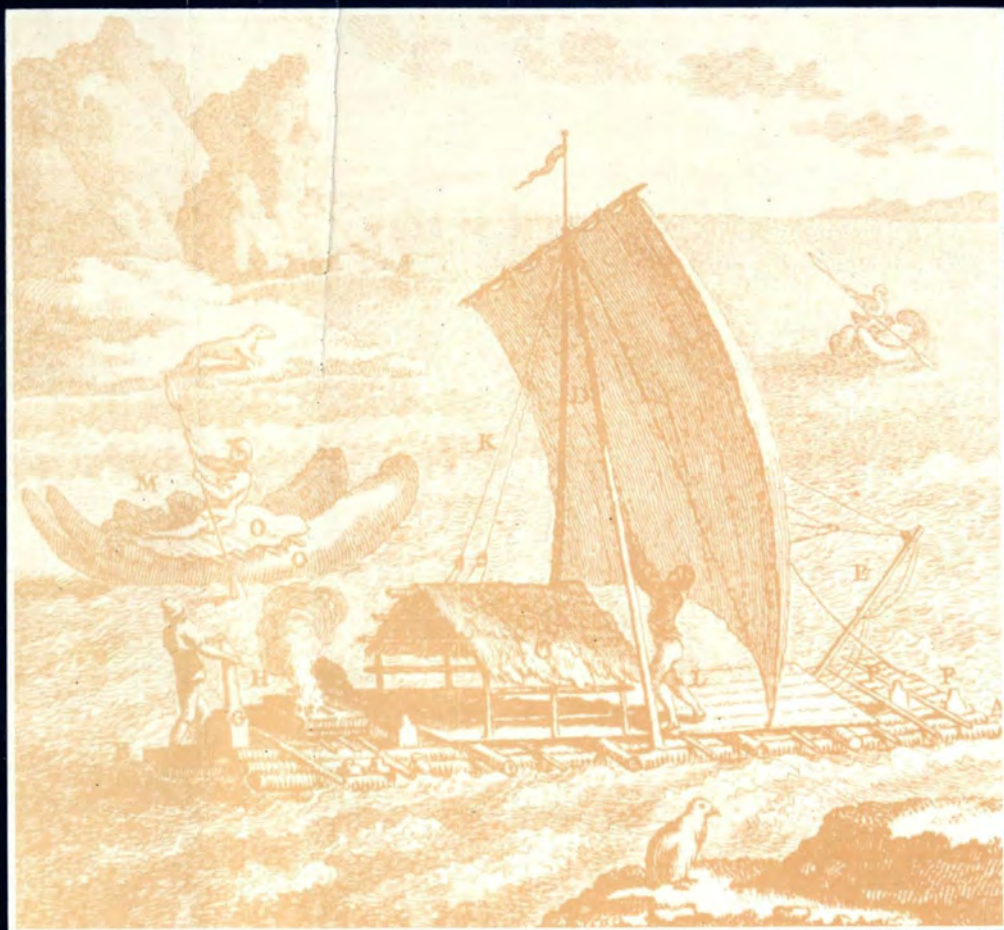


**REVISTA DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS  
HISTORICO - MARITIMOS  
DEL PERU**





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



2000

### CONSEJO DIRECTIVO 2000 - 2001

Presidente	Calm.	Melitón Carvajal Pareja
Secretario Ejecutivo	C. de F.	Luis F. Villena Gutiérrez
Tesorero	Calm.	José García Valdivieso
Director	Valm.	José Carcelén Basurto
Directora	Dra.	Hilda Elías de Zevallos
Director	Calm.	Jorge Villalobos Urquiaga
Director	Rev.	Padre. Armando Nieto Vélez S.J.
Director	Valm.	Alfonso Panizo Zariquey
Director	C. de N.	José Luis Guerola Lazarte
Presidente de CEEM	Valm.	Luis E. Vargas Caballero
Presidente de COIDH	Dr.	Raúl Palacios Rodríguez

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez S.J.

EDITOR: C. de C. John Rodríguez Asti

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av Salaverry 2487, Lima 27  
Telf: 4221861 - Fax: 4227838

Email: [insmar@perucultural.org.pe](mailto:insmar@perucultural.org.pe)

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

---

IMPRESIÓN FREDDY GÁLVEZ ROMERO

◀ CARÁTULA: Embarcación de tronco de palo de balsa  
que usaron los antiguos peruanos.

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

N° 19

LIMA

2000

**INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO**

Doctor Luis Marchand Stens, <b>El sistema interamericano de seguridad: los nuevos conceptos; situación actual del marco jurídico institucional y sus proyecciones</b> .....	9
Discurso de recepción del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo .....	27
Contralmirante Oscar Penny Cabrera, <b>El salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores</b> .....	31
Discurso de recepción del Rvdo. P. Armando Nieto Vélez S.J. ...	93

**ARTÍCULOS**

Contralmirante Federico Salmón de la Jara, <b>Contralmirante Ramón Arróspide Mejía</b> .....	99
Doctor Federico Kauffmann Doig, <b>Túpac Yupanqui rumbo a Oceanía</b> .....	103
Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, <b>Reflexiones sobre la política de transporte marítimo</b> .....	121
Juan Castañeda Murga, <b>Apuntes para la ethnohistoria del litoral de los valles de Trujillo</b> .....	127

<b>RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	147
-------------------------------	-----

**CRÓNICA**

Actividades del Instituto .....	157
---------------------------------	-----

**NECROLOGÍA**

Augusto Gálvez Velarde .....	163
Alfonso Estremadoyro Navarro .....	165
Ramón Arróspide Mejía .....	167



*Incorporación de Miembros  
de Número*



***El sistema interamericano de seguridad:  
los nuevos conceptos; la situación actual  
del marco jurídico institucional  
y sus proyecciones\****

DOCTOR LUIS MARCHAND STENS

Considero un grato e ineludible deber, expresar mi hondo agradecimiento al Presidente de esta prestigiosa institución Almirante Ramón Arróspide Mejía, así como a todos sus distinguidos miembros, por el honor que significa para mí el haber sido incorporado al Instituto y tener el privilegio de participar en sus importantes actividades.

He escogido como tema de presentación: El Sistema Interamericano de Seguridad, los nuevos conceptos, la situación actual del marco jurídico institucional y sus proyecciones; debido al interés con que viene tratándose la materia inherente a la seguridad internacional no sólo a nivel hemisférico sino, también, a escala mundial.

## **I. INTRODUCCIÓN**

La cancelación del capítulo histórico de la guerra fría simbolizada con la caída del Muro de Berlín; los dinámicos cambios registrados en el escenario internacional; la marginación política del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) como secuela de la guerra de las Malvinas producida en 1982; y los corrosivos flagelos internacionales emergentes, como el narcotráfico y el

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 20 de julio del 2000.

terrorismo; han motivado el replanteamiento de las bases conceptuales e instrumentales que durante medio siglo sustentaron el sistema interamericano de seguridad.

El inédito proceso de homogenización económica mundial dentro del concepto de la "Aldea Global" y su expansión hacia otras áreas como la tecnología, cultura e incluso política bajo la impronta de valores superiores de la humanidad consagrados por el orden público internacional, así como el serio problema socio-económico de la pobreza crítica, han dado lugar a una ampliación de la temática que debe contener un apropiado y moderno concepto de seguridad.

Por razones metodológicas consideramos conveniente abordar, separadamente, dos temas que, a mi juicio, conjugan la problemática central de los estudios y debates que viene desarrollando la Organización de los Estados Americanos (OEA):

1. El Proceso del nuevo concepto de seguridad en el foro matriz del Sistema Regional, la OEA; y
2. La situación actual del marco institucional hemisférico en materia de seguridad.

## **II. EL PROCESO DEL NUEVO CONCEPTO DE SEGURIDAD EN EL SENO DE LA OEA**

El año de 1991 marca el inicio del debate en la organización regional en torno a la renovación del concepto de seguridad.

Primero un grupo de trabajo plenario y posteriormente una Comisión Especial de Seguridad Hemisférica, focalizaron, *ab initio*, sus consideraciones bajo la iniciativa argentina, hacia la Junta Interamericana de Defensa con el propósito de redefinir sus funciones y precisar su vinculación institucional con la OEA. Según tengo entendido, ese doble objetivo aún no ha sido concretado.

Otro asunto debatido por la Comisión estuvo encaminado a lograr una definición sobre el nuevo concepto de seguridad.

Dentro de este contexto, la delegación de Argentina promovió un novedoso enunciado que, a su juicio, debía constituir una base referencial para el desarrollo futuro de los debates: "la seguridad hemisférica cooperativa". Los alcances y el

contenido de este enunciado no han sido precisados. Sin embargo, es posible inferir algunas ideas generales sobre el particular, a través de un documento presentado en mayo de 1993, por el Embajador de dicho país, entonces Presidente de la Comisión Especial sobre Seguridad Hemisférica.

En el aludido documento se plantea que la instauración de un nuevo sistema de seguridad hemisférica debe sustentarse en la existencia de valores e intereses compartidos: mantenimiento de la paz, promoción de los Derechos Humanos, fortalecimiento y consolidación de los regímenes democráticos, el desarrollo económico y social, la generación de mecanismos eficaces de integración hemisférica, la voluntad común de protegerlos y de prevenir colectivamente las situaciones que puedan derivar en agresiones contra los mismos. En cuanto a la dimensión militar de la Seguridad Hemisférica se ofrece la siguiente reflexión: “La Seguridad es un concepto que se sustenta en la promoción y fortalecimiento de medidas de confianza entre los Estados que otorguen la mayor transparencia a sus relaciones, así como en la ampliación de políticas generales destinadas a alcanzar la proscripción total de las armas de destrucción masiva incluyendo químicas y bacteriológicas; la autolimitación de las armas convencionales ofensivas procurando limitar su ejercicio al derecho de legítima defensa de cada Estado; la participación en fuerzas multinacionales para el establecimiento, mantenimiento o consolidación de la paz y, el fomento de medidas de confianza mutua”.

La seguridad –según el mismo documento– debe ser un “Sistema de interacciones interestatales que, coordinando políticas gubernamentales, previene y contiene las amenazas a los intereses nacionales y evita que las percepciones que de éstas tienen los Estados, se transformen en tensiones, crisis o abiertas confrontaciones”.

Dentro del anotado contexto, se plantea la búsqueda de fórmulas de consulta en vez de confrontación; seguridad y confianza en lugar de disuasión, transparencia en vez de ocultamiento; prevención en vez de corrección e interdependencia en lugar de imposición\*.

De otra parte, el Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, presentó, en octubre de 1993, un documento titulado “Aportes para definir el concepto de Seguridad Hemisférica” proponiendo la siguiente

---

\* “Hacia un nuevo concepto de seguridad hemisférica”.- Sergio González Gálvez (OEA-CIJ-doc. II/OO).

definición del concepto sobre Seguridad Regional: “La seguridad del continente americano es un bien fundamental de su sociedad y se entiende como la condición permanente de paz, libertad, justicia y desarrollo que, dentro del marco del derecho deben procurar los gobiernos y los organismos internacionales regionales, para el logro de los objetivos continentales. Equilibrando dinámicamente los intereses de los países americanos y los del continente en el ámbito global; salvaguardando la integridad territorial continental y garantizando el ejercicio pleno de la soberanía e independencia de los países del Hemisferio”.

Dentro del propósito de contribuir al proceso en torno al nuevo concepto de Seguridad, las entidades “Flacso-Chile” y el “Wilson Center”, presentaron conjuntamente, en diciembre de 1994, ante la Cumbre de las Américas en Miami, un documento que contiene algunas sugerencias en el ámbito de la seguridad, entre las que cabe destacar las siguientes:

1. Creación de un Sistema de Seguridad Hemisférica de post-guerra fría que proteja la paz hemisférica. En cuyo caso sería necesario cambios graduales hacia un nuevo criterio.
2. Definir la seguridad como un sistema de interacciones interestatales que prevenga y contenga amenazas a los intereses nacionales y que evite que entre los Estados se produzcan tensiones, crisis o confrontaciones abiertas: Prevención de crisis, equilibrios regionales, medidas de confianza mutua, control y limitación de armamentos y desarme, regímenes de *ad hoc* de seguridad en sub-regiones, respuestas a crisis bilaterales que ponen en peligro la paz, y métodos para asegurar la participación de los Estados Unidos de América y Canadá en un sistema de seguridad hemisférico sin que afecte la soberanía e integridad territorial de los países latinoamericanos y del Caribe.
3. Dentro de las recomendaciones formuladas en el aparato relativo a la institucionalidad de la Seguridad Hemisférica, se menciona que este planteamiento debe ser visto como multidimensional, lo que implica la creación de un nuevo sistema en el cual existan coordinadamente renovados regímenes de seguridad. La coordinación de políticas a escala global, regional y sub-regional coadyuvaría a los esfuerzos de cooperación bilateral.

Las citadas instituciones mencionan, también, que el enfoque multilateral para resolver las amenazas a la seguridad, debería iniciarse entre pequeños grupos de naciones. En otras palabras, enfoques sub-regionales que se irán ampliando gradualmente hasta adquirir amplitud y cobertura hemisférica.

El aludido proceso en el marco de la OEA, en torno al nuevo concepto de seguridad, adquiere mayor amplitud y complejidad al promover Canadá el tema de la "Seguridad humana", en base al desarrollo de este postulado hecho por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en sus informes correspondientes a 1993 y 1994.

Refiriéndose al término "seguridad global", acuñado en estudios relativos a la seguridad europea, el PNUD, precisa:

"El concepto de seguridad humana debe cambiar evolucionando de tal manera que de basarse exclusivamente en la seguridad nacional, pase a destacar mucho más la seguridad de la gente, de la seguridad mediante el armamentismo hacia la seguridad del desarrollo humano, de la seguridad territorial a la seguridad alimentaria, en el empleo y el medio ambiente".

La tesis desarrollada por el PNUD incorpora siete componentes de vasto alcance\*. Con afán simplemente ilustrativo se reproducen a continuación tales componentes:

1. **Seguridad Económica:** Requiere de una fuente segura de ingresos provenientes de trabajo productivo y remunerativo; seguridad en las fuentes de empleo; acción sobre la mala distribución del ingreso y la pérdida de poder adquisitivo.
2. **Seguridad Alimentaria:** Sugiere que la población cuente con los accesos físicos y económicos a alimentos básicos.
3. **Seguridad en la salud:** Es la situación de inseguridad producida por la existencia y diseminación de enfermedades infecciosas y parasitarias en las zonas más vulnerables del mundo y en los padecimientos propios de países altamente industrializados.
4. **Seguridad Personal:** Comprende los fenómenos que acentúan los factores de riesgo, vulnerabilidad e inseguridad en la sociedad (asesinatos, violencia física, delitos asociados a narcotráfico, prostitución) y su impacto sobre grupos vulnerables (mujeres, niños).
5. **Seguridad Comunitaria:** Se refiere al hecho de que la pertenencia a un grupo social, étnico o racial genera una competencia por la preser-

---

\* "Seguridad Humana ¿una ampliación del concepto de seguridad global?", Mirián Villanueva Ayón.

vacación cultural, lo cual puede derivar en situaciones de conflicto, violencia o discriminación intergrupala.

6. **Seguridad Ambiental:** Sostiene que los seres humanos dependen, para su óptimo desarrollo, de un ambiente físico saludable.
7. **Seguridad Política:** Supone en forma primordial, el respeto a los derechos humanos elementales, problemas de transición en los regímenes políticos (democracia) y fenómenos de represión estatal.

Como se ha señalado anteriormente, la amplitud y complejidad del tema relativo a los nuevos conceptos de la seguridad hemisférica y, desde luego, las distintas percepciones de los Gobiernos Americanos sobre sus alcances y contenido, ha significado que no obstante los nueve años transcurridos desde que se registró el tema en la agenda de la OEA, en 1991, no se haya logrado una definición respecto –como se ha dicho– a los alcances y al contenido temático de esta materia.

De manera regional, considero oportuno señalar que en el tratamiento de otro punto de su agenda, “las medidas de confianza mutua”, la Comisión Especial sobre Seguridad Hemisférica sí ha logrado significativos avances promoviendo reuniones de expertos y Conferencias Especializadas a nivel gubernativo, todo lo cual se ha traducido en documentos enunciativos y descriptivos de tales medidas, que revisten especial importancia para la paz y la seguridad regional.

Retomando el tema central relativo al nuevo concepto de la seguridad, estimo útil –*vis á vis*– de la diversidad de enfoques presentar, a manera de ensayo preliminar, un esquema que en lo temático señale cuestiones básicas que deben ser examinadas; y en lo procedimental sugiera algún método de seguimiento que permita arribar a resultados concretos.

## LOS ASUNTOS TEMÁTICOS Y PROCEDIMENTALES

De manera general, podríamos adelantar que es un lugar común decir que el nuevo concepto internacional de seguridad trasciende lo militar y, sin excluir su importancia, se incorpora también a dicho concepto diversos y complejos temas, tales como el desarrollo económico–social, la pobreza crítica, el medio ambiente, el terrorismo, el narcotráfico, las medidas de fomento de la confianza, etc. Cabe agregar que, cada vez con mayor fuerza, se afirma que seguridad, desarrollo económico–social y democracia conforman una inseparable trilogía.

Dentro de este contexto general y como punto de partida, hay que señalar que las cuestiones regionales deben ser visualizadas siempre dentro de un escenario mayor, es decir, el contexto mundial y las corrientes que subyacen de manera convergente o antitética de la dinámica internacional contemporánea, o sea, las fuerzas integradoras y las desintegradoras que se manifiestan a nivel global.

Por ejemplo; como fuerzas integradoras podríamos señalar: el marco de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), con sus principios y normas; los organismos internacionales de cooperación; el fin de la guerra fría y de la confrontación nuclear; la caída del Muro de Berlín (1989); la globalización en sus alcances informativos y tecnológicos, etc. Por el contrario, y como fuerzas desintegradoras, podríamos mencionar las luchas étnicas, religiosas y las cuentas confrontaciones regionales nacionales; las migraciones internacionales; el tráfico ilegal de armas; el narcotráfico; etc.

Siguiendo esta línea de pensamiento, deberíamos ahora identificar las fuerzas integradoras y las desintegradoras que se contraponen a escala regional. Ello es importante, porque su identificación debe servir de referente en los debates sobre el contenido y los alcances de un nuevo concepto de seguridad de naturaleza integral.

Como fuerzas integradoras podríamos puntualizar las siguientes:

- Las Cartas de la OEA y de la ONU como marcos constitucionales a nivel regional y mundial
- El Tratado de Tlatelolco para la proscripción de las Armas Nucleares
- Los organismos internacionales de cooperación regional y subregional
- La armónica convivencia interamericana en base a los principios inherentes a los derechos y deberes de los Estados: soberanía, independencia e igualdad jurídica, no-intervención, proscripción de la amenaza y uso de la fuerza, etc.
- Pacto de Bogotá (solución pacífica de controversias)
- Cooperación para el desarrollo económico social y la lucha contra la pobreza
- Integración regional y sub-regional
- Consolidación de la democracia y derechos humanos
- Ayuda mutua en caso de desastres naturales
- Protección del medio ambiente
- Medidas de fomento de la confianza
- Limitación de armamentos



Acontecimientos como la caída del Muro de Berlín contribuyeron a replantear las bases de los sistemas de seguridad.

- Establecimiento de una zona de paz
- Promoción de una cultura de paz

Entre las fuerzas desintegradoras, podríamos mencionar:

- El narcotráfico
- Terrorismo
- Tráfico ilegal de armas
- Armamentismo
- Potenciales focos de tensión fronteriza

En base a lo anterior podríamos concluir –desde luego de manera muy general y tentativa– que la seguridad internacional debería entenderse como un concepto integral que además de promover la solidaridad y la confianza entre los países americanos y consolidar la paz mediante oportunas y adecuadas medidas preventivas, debe garantizar: de un lado, el respeto a los derechos fundamentales de los Estados establecidos en el Derecho Internacional, la Carta de la ONU y de la OEA; así como fomentar políticas efectivas que coadyuven al desarrollo socio-económico de los países de la región y al respecto de los derechos humanos. Y, de otro, el compromiso de cooperar activamente para combatir y erradicar los factores que atentan contra dichos objetivos: el narcotráfico; el terrorismo; la pobreza; el tráfico ilegal; el deterioro del medio ambiente, etc.

Tenemos la impresión –como se ha señalado– que la amplitud y complejidad del tema y las diversas apreciaciones de los países del Continente respecto de las materias que deben tener, no han permitido, hasta el momento, alcanzar resultados concretos, salvo la cuestión de las medidas fronterizas de confianza mutua, que han sido objeto de reuniones especializadas interamericanas.

Por lo mismo, creo que una reunión especializada regional debería tener por objeto abordar este asunto en su integridad y adoptar un documento de consenso interamericano que determine las materias que debe comprender el nuevo concepto de la seguridad integral y el seguimiento que se debe efectuar de los temas contenidos en dicho documento de consenso, a fin de adoptar, *prima facies* de manera sectorial, compromisos básicos sobre aquellos tópicos que ofrecen mayor grado de convergencia, sin perjuicio, desde luego, de continuar desarrollando, gradualmente, un sostenido esfuerzo para procurar el consenso en el resto de las materias que fueran aprobadas por la aludida reunión regional.

Si bien el objetivo final de este vasto y complejo proceso sería concertar un tratado marco sobre seguridad integral, ello –a mi entender– constituye, por el

momento, una tarea sumamente difícil, que sólo se podría lograr gradualmente en base a concordancias sobre cada una de las materias que debe cubrir el nuevo concepto de seguridad, las cuales hemos ya mencionado de manera tentativa. Desde luego, la dinámica del proceso dependería de la voluntad política de los Estados de la OEA.

Sin embargo, podría procurarse —como objetivo intermedio— un documento de carácter general contentivo de las líneas matrices de un nuevo concepto de seguridad incluyendo las áreas que debe abarcar y el seguimiento que debe efectuar la OEA en esa materia. El documento podría ser adoptado bajo la forma de Declaración Interamericana. Como se ha mencionado en el párrafo precedente, esto depende de la voluntad política de los Gobiernos.

Estimamos conveniente reiterar que el señalamiento puntual de los factores que hemos calificado como fuerzas integradoras, así como de los tipificados como elementos desintegradores, encierra, a nuestro juicio, algunas materias básicas que deben ser adoptados en el contexto del proceso actual que se desarrolla en el marco de la OEA, en torno al contenido temático y los alcances del nuevo concepto de seguridad hemisférica.

### **III. SITUACIÓN ACTUAL DEL MARCO INSTITUCIONAL HEMISFÉRICO EN MATERIA DE SEGURIDAD**

Como cuestión inicial es oportuno recordar que la Guerra de las Malvinas produjo determinadas secuelas, entre ellas, la marginación política del TIAR que, desde ese grave suceso acaecido en 1982, no ha vuelto a ser invocado.

Es dable, también, rememorar que en el año 1975, en San José de Costa Rica, los países miembros de la OEA adoptaron un Protocolo de Reformas al TIAR. Fue el primer resultado del denominado proceso de reestructuración del sistema hemisférico, que inició a comienzos de la década de los años setenta, en cuyo decurso se perfiló la conveniencia de modificar dicho tratado *vis-á-vis* de la realidad imperante en esos años. El citado Protocolo de Reformas no ha alcanzado, no obstante los 25 años transcurridos, el número de ratificaciones necesario para su entrada en vigor, por lo tanto el instrumento concertado en 1947, aunque cuestionado y —como se ha dicho— marginado de la vida interamericano, sigue siendo una realidad jurídica.

La cuestión que plantea la anotada marginación política del TIAR está dada por el hecho de que la OEA sólo tiene como base jurídica —en materia de

seguridad— para adoptar decisiones obligatorias para los Estados miembros, el citado instrumento multipartito.

En efecto, la Carta de la Organización de los Estados Americanos (OEA) no ofrece sustento legal para la adopción de medidas vinculantemente obligatorias sobre dicha materia. Las decisiones que se toman dentro del marco contractual de dicha Carta, están investidas del peso moral propio de las declaraciones y resoluciones internacionales, pero no trascienden el límite facultativo invivito, por lo general, en tales documentos.

Es oportuno puntualizar una salvedad. El Protocolo de Washington, del 14 de diciembre de 1992, introduce en la Carta fundamental del sistema un nuevo y sí obligatorio compromiso pero cuyo contenido y alcances son ajenos al TIAR: la defensa de la democracia\*.

En efecto, el aludido Protocolo —que incide, como se ha señalado, sobre un ámbito jurídico-político diferente al del TIAR— establece que un miembro de la Organización cuyo gobierno democráticamente constituido, sea derrocado por la fuerza, podrá ser suspendido del ejercicio del derecho de participación en las sesiones de la Asamblea General, de la Reunión de Consulta, de los Consejos de la Organización, de las Conferencias Especializadas y demás cuerpos deliberantes. La decisión correspondiente requiere el voto afirmativo de los dos tercios de los Estados miembros.

Pero la realidad política en materia de seguridad y paz, es que el sistema interamericano de seguridad sustentado en el TIAR, ha perdido operatividad debido a la marginación del aludido instrumento pluripartito, único contexto (por el momento) de alcance regional jurídicamente vigente para la adopción de medidas de carácter obligatorio para todos los Estados Partes del mismo.

Es oportuno aclarar que la conformación del TIAR es sui generis, ya que no todos los Estados del sistema forman parte del Tratado. La OEA cuenta actualmente con 34 miembros, de los cuales 23 han ratificado dicho instrumento. En otras palabras, del total de miembros de la Organización, sólo 23 países están obligados y como simple ejemplo relacionado con la limitación jurídica de la OEA para adoptar medida obligatorias, cabe recordar el delicado caso haitiano.

---

\* Dentro del contexto mundial y regional distinto al actual y bajo diferente visualización política, durante los años más tensos de la guerra fría, el sistema interamericano aprobó numerosas resoluciones sobre defensa de la democracia contra el totalitarismo internacional, MARCHAND, Luis "Instituciones de Derecho Internacional", tomo II **El Sistema Interamericano de Seguridad**, p. 161.

El embargo económico decidido por la Reunión *ad hoc* de cancilleres, si bien fue acatado por la mayoría de los gobiernos del hemisferio, no revistió carácter obligatorio por cuanto se enmarcó en la Resolución 1080 (AG/RES, 1080 (XX-0/91)) sobre Defensa de la Democracia adoptada en junio de 1991, en la Asamblea General de la OEA celebrada en Santiago de Chile, documento de particular importancia pero sin fuerza legal obligatoria. Obviamente, el caso haitiano, por sus características de asunto político vinculado con la mencionada Resolución 1080, recaía —como se ha señalado— en un marco operativo diferente al del TIAR, cuyo objetivo —al igual que el de cualquier futuro instrumento sobre materia— debe ser exclusivamente la preservación de la paz y la seguridad.

La anotada medida de embargo económico contra el Gobierno haitiano sólo adquirió obligatoriedad cuando fue homologada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en base a una Resolución de dicho órgano mundial tipificando la cuestión haitiana como una amenaza para la seguridad internacional. Durante las deliberaciones previas a la adopción de dicha resolución, surgieron observaciones respecto del precedente que podría significar, en relación con el principio de no-intervención, el determinar —para los efectos de la aplicación del Capítulo VII de la Carta de San Francisco— como amenaza para la seguridad internacional, una situación de orden interno.

El punto central de la marginación política del TIAR es que actualmente en materia de seguridad y preservación de la paz, las decisiones de la OEA para que revistan carácter obligatorio tienen que ser confirmadas por el Consejo de Seguridad de la ONU.

Esta situación genera, en caso de requerirse decisiones obligatorias, una dependencia sistemática de dicho Consejo y comporta una *capitis diminutio* para la OEA, pues, si bien la Carta de la ONU prevalece sobre los instrumentos básicos constitutivos de las organizaciones regionales (artículo 103, carta de la ONU), debe tenerse presente que tales organizaciones tienen un entorno en que les corresponde actuar con autonomía (Capítulo VIII de la misma Carta). Por consiguiente, una dependencia sistemática del Consejo de Seguridad en procura de homologar, para fines de obligatoriedad, determinadas decisiones inherentes a la paz y la seguridad\*, conlleva un recorte de la autonomía de la OEA y puede dar pie a que la organización mundial asuma *motu proprio*, en detrimento del sistema hemisférico, situaciones regionales insertas en su ámbito de competencia.

---

(\*) Obviamente se trata de decisiones que no revisten naturaleza coercitiva y que no recaen dentro del Artículo 53 de la Carta de la ONU, salvo el caso de legítima defensa individual o colectiva prevista en el Artículo 51 de dicha carta y hasta tanto el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas del caso.



Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos (OEA).

Algo más, la anotada dependencia del Consejo de Seguridad de la ONU, significa, por ejemplo, que en una circunstancia dada, la OEA podría aprobar por mayoría estatutaria la forma de conducir una situación vinculada con la preservación de la paz. Sin embargo –para efectos de su obligatoriedad– tal decisión quedaría sujeta a la aprobación determinante de los 5 miembros permanentes –con derecho a veto– de dicho Consejo de la ONU.

Indudablemente, esta problemática ha suscitado, en parte, la preocupación de la OEA, tendiente a estudiar el asunto de la seguridad internacional a la luz de la evolución y de los nuevos conceptos sobre este tema y que se analice, también, las implicancias que tiene para la Organización, la marginación del Tratado Interamericano de Asistencia recíproca que, desde el año de 1947 hasta la Guerra de las Malvinas en 1982, fue la base para las decisiones interamericanas jurídicamente vinculantes en materia de preservación de la paz y la seguridad continental.

Desde nuestro punto de vista y con visión de perspectiva, uno de los temas, la inoperancia del TIAR, podría tener una solución netamente funcional a mediano plazo. El otro asunto, la determinación y el alcance de los nuevos conceptos sobre seguridad y su contenido demandará, posiblemente, un mayor plazo dado el carácter integral que debe revestir ese nuevo concepto actualmente en debate tanto a nivel regional como mundial.

Como es de conocimiento general, el TIAR adoptado en 1947, fue producto del contexto histórico –la guerra fría– caracterizado por una acentuada rivalidad bipolar de carácter ideológico y la consiguiente tensión confrontativa militar bajo la amenaza de una guerra nuclear.

Por lo tanto, determinados aspectos de su estructura conceptual vinculados con amenazas extra-continenciales han devenido, hasta el momento, inoperantes. En cambio otras estipulaciones referidas a la preservación de la paz y la seguridad hemisférica mantienen, en términos generales, su vigencia.

Resulta oportuno recordar que ciertas imprecisiones normativas que dieron lugar a tipificaciones o situaciones coyunturales de índole política, fueron cuestionadas –como ya se ha dicho– en los debates que, con motivo del denominado proceso de reestructuración del sistema interamericano, se produjeron en el transcurso del primer lustro de la década de los años setenta. De ese proceso de reestructuración surgió un significativo esfuerzo para actualizar el TIAR, darle mayor precisión a fin de evitar ambiguas interpretaciones e incorporar lo económico al contexto de la seguridad interamericana. Dicho esfuerzo culminó, conforme se ha mencionado anteriormente, con la adopción de un Protocolo de



El narcotráfico, el terrorismo, el tráfico ilegal de armas y la carrera armamentista son fuerzas desintegradoras de la unidad regional.



Reformas que no ha logrado entrar en vigor no obstante los 25 años transcurridos desde la fecha de suscripción. Sólo ocho estados de los veintidós signatarios, lo han ratificado.

Aunque lo único permanente en la vida es el cambio, la impresionante evolución del escenario internacional en estos últimos años, la revisión de que está siendo objeto el concepto de seguridad y el evidente desinterés político de los Estados miembros de la OEA respecto al TIAR y del Protocolo de Reformas, ofrecen una mayor predictibilidad aparentemente adversa a la posibilidad de revitalización, en su totalidad, de ambos instrumentos.

En relación con la marginación del TIAR, es interesante anotar –con afán de objetividad– que existen opiniones enfáticas a nivel regional, en el sentido que el armónico escenario hemisférico actual reviste características de perdurabilidad y que, por lo tanto, cualquier esfuerzo para superar dicha marginación o actualizar el TIAR, resulta innecesario.

Sin embargo y antes de continuar, deseo hacer una salvedad dictada por la prudencia y la experiencia. Hemos tenido la oportunidad de expresar, en diversos trabajos, que en el escenario internacional lo único cierto, algunas veces, es la incertidumbre, porque esa pluma omnímoda –y no infrecuentemente sorpresiva– del mañana, puede generar hechos imponderables hasta la víspera misma de su configuración. Ese es el talón de Aquiles de las afirmaciones pontificiales. No podría afirmarse categóricamente que no existe la posibilidad de que pudiera emerger una situación cuyas características perturben la paz hemisférica.

Ello hace aconsejable explorar algún esquema contractual expeditivo que, sin afectar el proceso actual de más largo aliento, encaminado a establecer un nuevo concepto de seguridad integral, coadyuve a resolver la situación del TIAR. Este esquema tendría una finalidad muy clara y precisa. 1) Su objetivo contractual debería únicamente estar referido a la preservación de la paz en el hemisferio. 2) Su ámbito de aplicación, por lo tanto, sería fundamentalmente intra-continental.

Antes de continuar y a modo simplemente referencial, es útil precisar que los enunciados principistas sobre conducta pacífica interamericana que aparecen en el TIAR y en su Protocolo de Reformas de 1975, prácticamente están recogidos en la Carta de la OEA y en su última reforma global: el Protocolo de Cartagena de Indias, de 1985.

Por consiguiente, una tipificación muy precisa y concreta —como la que señalaré seguidamente— de aquellas disposiciones contenidas en dichos instrumentos y ligados exclusivamente a la preservación de la paz entre las naciones americanas, permitiría estructurar un nuevo instrumento interamericano para la preservación de la paz.

A mi juicio —y como he puntualizado— el instrumento contendría sólo las disposiciones básicas e indispensables para prevenir y superar un eventual conflicto intra-regional. De manera muy esquemática, se podría citar, entre otras, las siguientes:

1. La sesión inmediata del Consejo Permanente para determinar la convocatoria de la Reunión de Consulta de Cancilleres y considerar, hasta tanto llegan los Ministros de Relaciones Exteriores, lo siguiente:
  - a. En caso de conflicto armado: el cese inmediato de las hostilidades, el restablecimiento de las cosas al *statu quo ante bellum* y el establecimiento de mecanismos de diálogo y conciliación que conduzcan a la solución pacífica del conflicto y promuevan un marco de confianza.
  - b. En caso de una situación de tensión de características serias: el establecimiento igualmente de mecanismos preventivos de diálogo y entendimiento para evitar el agravamiento de la situación y derivarla, si fuera el caso, hacia un método de solución pacífica y un marco de confianza.
2. El compromiso de someter toda controversia a los métodos de solución pacífica y hacia el fomento de la confianza.
3. La obligación de no recurrir en sus relaciones internacionales, a la amenaza ni al uso de la fuerza en cualquier forma incompatible con las Cartas de la ONU y de la OEA.
4. La obligatoriedad de las decisiones que asuma la reunión de Consulta, salvo que se adopten con carácter de recomendaciones.
5. El sistema de votación para adoptar decisiones y para suspenderlas y el quórum necesario.
6. La reafirmación de los artículos 34 y 35 de la ONU y 24 y 131 de la OEA.
7. Las medidas colectivas que se pudieran adoptar en caso de renuencia o

rebeldía de un país agresor, para resolver pacíficamente el conflicto surgido, teniendo presente los alcances del artículo 53 de la Carta de la ONU.

8. La información, que fuere del caso, al Consejo de Seguridad de conformidad con los artículos 51 y 54 de la Carta de la ONU.
9. El condicionamiento de cualquier ayuda conjunta a un Estado, al expreso consentimiento de dicho Estado.

#### IV. CONSIDERACIONES FINALES

- A. Respecto al asunto de mayor procesamiento y complejidad: la determinación del contenido y alcances del nuevo concepto sobre seguridad integral, nos parece conveniente que la Conferencia Interamericana Especializada convocada por la Segunda Cumbre de Presidentes de América, realizada en Santiago de Chile, en abril de 1998, tenga como objetivo prioritario, determinar —como se ha dicho— el contenido y los alcances del nuevo concepto de la seguridad integral y, además, adoptar un plan de acción que establezca un cronograma de trabajo para ir concretando, a su vez, gradual y sectorialmente, el contenido y los alcances de cada una de las materias que debe contener la seguridad integral. El citado tratamiento gradual y sectorial, nos parece el método más realista y viable para armonizar los diversos enfoques que, sin duda, plantearán los gobiernos de los países de la OEA. En todo caso, del buen resultado de ese ejercicio multilateral de armonización dependerá, también, que el sistema interamericano cuente, en un determinado momento, con un documento marco y, en lo posible compromisorio, en materia de seguridad integral interamericana.
- B. El vacío producido, desde 1982, por la marginación del TIAR, como consecuencia de la Guerra de las Malvinas, puede resolverse —si esa fuere la voluntad de los Gobiernos de los países de la OEA— a mediano plazo en base a un nuevo instrumento únicamente referido a la preservación de la paz y la seguridad dentro del ámbito regional.
- C. Obviamente, dichos gobiernos deben decidir, previamente, si es conveniente adoptar un nuevo instrumento regional que permita la adopción de decisiones obligatorias o si, *contrario sensu*, debe mantenerse el *statu quo*, es decir, la dependencia sistemática del Consejo de Seguridad de la ONU para esta clase de medidas, no obstante que ello recorta la competencia que el propio Capítulo VIII de la Carta de las Naciones Unidas confiere a las organizacio-

nes regionales y que —como he puntualizado— condiciona cualquier eventual decisión adoptada por mayoría estatutaria en el seno de la OEA, a la homologación de los cinco miembros permanentes —con derecho a veto— del citado Consejo de la ONU.

- D. Es conveniente reiterar que la eventual exploración —dentro del contexto puntualizado— de un nuevo instrumento para la preservación de la paz en el hemisferio, no obstaculiza ni interfiere en el desarrollo del proceso internacional relativo a la determinación de la seguridad integral.
- E. No obstante, de un lado, la actual marginación política del TIAR y el hecho de que el Protocolo de Reformas de San José de Costa Rica (destinado a perfeccionarlo e imprimirle mayor precisión jurídica y un mejor balance político) no ha logrado las ratificaciones necesarias para su vigencia; y, de otro, el dinámico y notable cambio producido en escenario internacional desde el fin de la Guerra Fría; sin embargo —y hasta tanto no se logre un mejor marco contractual— el TIAR —que sigue siendo realidad jurídica vinculante— tiene, por lo mismo, que figurar entre los diversos instrumentos, mecanismos, entidades y pronunciamientos hemisféricos que deberán ser analizados por la OEA, para determinar —a lo largo del actual proceso de estudio y debate— en qué medida y con qué alcances podrían ser incorporados o descartados algunos de los aspectos de ese variado acervo convencional, documental y operativo *vis-á-vis* de lo que debería ser y de las materias que debe cubrir el nuevo concepto de la seguridad regional. Es necesario agregar que el fortalecimiento de la seguridad regional comporta una vía esencial para el robustecimiento de todo el Sistema Interamericano, y lo es, también, para analizar el multilateralismo como método de convergencia democrático-internacional dentro del marco de una organización con características asimétricas.

## *Discurso de recepción del Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo*

He recibido el muy grato encargo de nuestro Consejo Directivo de recibir al señor embajador Luis Marchand Stens, en nombre de nuestra Institución. Es a la vez muy grato para todos los miembros de nuestra casa contar con tan distinguido miembro de nuestro Cuerpo Diplomático. Refuerza a un grupo muy destacado de miembros de nuestra diplomacia integrantes de nuestra institución. Prestigia y amplía las posibilidades de investigación y estudio en el amplio campo de nuestros trabajos en el área estratégica, con gran énfasis en el campo marítimo. También representa un esfuerzo en el área de la Historia, origen de nuestras actividades institucionales iniciales y continuo propósito de sus miembros, que incluye también los aspectos científicos relacionados con el Mar.

Es evidente el interés común, en el amplio escenario de los asuntos del Mar, la acción diplomática y las actividades marítimas y navales. Nuestro Instituto así lo ha valorado desde sus inicios y siente legítimo orgullo por contar con eximios miembros de nuestro Cuerpo Diplomático.

El excelente trabajo del embajador Marchand y los planteamientos expuestos, nos ha ilustrado sobre los distintos y complejos asuntos relacionados, que constituyen, para nosotros también, un desafío para realizar estudios profundos sobre el tema; entre otras cosas, resolver muchas interrogantes como por ejemplo: si las ideas que deben componer el razonamiento para sustentar un nuevo concepto sobre seguridad, tienen en cuenta la naturaleza del hombre, solo o como componente de la sociedad, sabiendo que es conflictivo, lo tienta el poder político, el poder del dinero. ¿Es posible que el hombre evolucione en tal grado como para que un compromiso internacional sea respetado siempre?

Los procedimientos planteados y manejados inteligentemente frente a las dificultades, serán muy laboriosos, tal como se ha señalado en la exposición. La búsqueda de la paz debe ser tenaz y continua, para lo cual necesitamos un marco jurídico, como el que propone en su ensayo preliminar el embajador Marchand. También es una interrogante para nosotros el verdadero alcance del concepto "Global", en el campo de las relaciones internacionales y ¿qué consecuencias negativas podrían traer para las naciones como la nuestra? ¿Cómo se puede neutralizar los intereses de las grandes potencias, que convierten en obsoletos "tratados internacionales", como ocurrió con el TIAR?

El embajador Luis Marchand Stens, embajador de carrera del Servicio Diplomático del Perú, abogado y profesor universitario, nació en Lima y está casado con la muy distinguida doctora Cecilia Pastor de Marchand.

Siguió estudios superiores en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Mayor de San Marcos de Lima, donde obtuvo los títulos de abogado y bachiller en Derecho y Ciencias Políticas. Asimismo, ostenta el correspondiente título profesional de "Diplomático de Carrera".

Ha ejercido la docencia universitaria, dictando los cursos de Derecho Internacional Público, Organismos Internacionales, Política Exterior y Derecho Aeronáutico. Igualmente ha dictado cursos de su especialidad en la Universidad Católica del Perú, en la Academia Diplomática y en centros superiores de diversos organismos de países del continente.

Ha sido Presidente de Consejo Permanente de la Organización de Estados Americanos (OEA); Presidente del Consejo Interamericano Económico y Social (CIES); Presidente de la Comisión Especial de Consulta y Negociación (CECON); Vicepresidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); Presidente del Grupo de los 77 países en vías de desarrollo; Presidente de los Países Signatarios del Acta Final de las negociaciones para la creación de la Corporación Interamericana de Inversiones.

Ha participado en múltiples conferencias internacionales, tanto de carácter jurídico como económico y diplomático. Ha presidido delegaciones del Perú ante múltiples organismos del sistema de la ONU y de la OEA, representando muy digna y eficientemente al Perú, demostrando el brillo de su inteligencia y versación jurídica así como habilidad diplomática.

Ha desempeñado muy importantes cargos en el Ministerio de Relaciones Exteriores; Ministro de Relaciones Exteriores; Vice-Ministro y Secretario General de Relaciones Exteriores; Secretario de Política Exterior; Subsecretario de Asuntos Económicos e Integración; Director de Asuntos Económicos; Director de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico; Representante Permanente alterno del Perú ante los Organismos de las Naciones con sede en Ginebra; Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en los Estados Unidos de Norte América; Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Perú en Chile; asesor jurídico en la Organización de Estados Americanos (OEA); asesor en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Miembro del Comité Jurídico Interamericano.

Es autor de los siguientes libros: **Instituciones de Derecho Internacional**; Tomo Primero **La Nacionalidad en el Perú**; Tomo Segundo **El Sistema Interamericano del Seguridad y Paz**; Tomo Tercero **Legislación Diplomática en el Perú**; **Repertorio Diplomático en el Perú** y **Reflexiones sobre Política Internacional Interamericana**.

Ha sido condecorado en el Grado de Gran Cruz por los Gobiernos de:

Argentina:	Orden del Libertador San Martín Orden de Mayo al Mérito
Brasil:	Orden de Río Branco Orden de Cruzeiro do Sul
Colombia:	Orden de San Carlos
Chile:	Orden Al Mérito
El Salvador:	Orden San José Matías Delgado
México:	Orden del Aguila Azteca
Venezuela:	Orden El Libertador Simón Bolívar Orden Francisco de Miranda
Perú:	Orden El Sol del Perú Orden Al Mérito por Servicios Distinguidos Orden Cruz Peruana al Mérito Naval.

Es miembro de las siguientes instituciones: Instituto Hispano Luso Americano de Derecho Internacional; Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico; Sociedad Peruana de Derecho Internacional, Colegio de Abogados de Lima e Instituto Peruano de Derecho Aéreo.

Ha sido también miembro del Consejo Consultivo de Aeronáutica Civil del Perú y de la Comisión Consultiva de Derecho Internacional del Colegio de Abogados de Lima.

La impresionante reseña de sus muy importantes actividades, el alto nivel de estudios profesionales, su intensa actividad académica, su larga y muy destacada actividad diplomática en el país y en representación del Perú, sus importantes contribuciones en especial en el campo jurídico, las prestigiosas entidades a las que pertenece, así como las altas distinciones recibida, ponen en evidencia la alta calidad del nuevo Miembro de esta casa, que lo recibe con alegría, con grandes expectativas ante las trascendentes actividades institucionales por realizar. Señor Embajador Luis Marchand Stens, "Bienvenido a bordo".



# *El Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores\**

CONTRALMIRANTE OSCAR PENNY CABRERA

## **HISTORIA DEL MONOPOLIO DEL SALITRE Y SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA**

### **LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL SALITRE**

*E*sta sustancia química se encontraba, principalmente, en los yacimientos de la India, en América del Norte, en los estados de Tennessee, Kentucky, Alabama, y Ohio y en grandes cantidades, con excelentes grados de pureza, en los desiertos de Tarapacá y Atacama. La importancia de esta sustancia química, no sólo era el uso para la producción de fertilizantes, sino que era la base para la fabricación de las nuevas pólvoras sin humo.

Según el autor James R. McDonald, quien escribe en la enciclopedia Compton (**Compton's Interactive Encyclopedia**), durante el siglo XIX, grandes avances se lograron en el diseño de la artillería, sobre todo en el cañón mismo. Esto se debió a los avances de la Ingeniería Metalúrgica, pero sobre todo a la invención de las pólvoras sin humo, en la Ingeniería Química.

Las fábricas de municiones hicieron perfeccionar el cañón tipo rifle, el cual contiene surcos espiralados en su interior. Estos surcos hacen que el proyectil

---

\* Discurso leído en el acto académico celebrado el 24 de agosto del 2000. Para esta publicación se han incluido textos ampliatorios.

cobre un movimiento rotacional a la salida de la boca del cañón, permitiendo que dicho proyectil se mantenga perfectamente alineado con su trayectoria, y cada vez que el viento lo quiera sacar de ella, un movimiento de precesión hace que éste retorne a dicha trayectoria. Es el mismo fenómeno, por el cual, un trompo de juguete, cuando está rotando, se mantiene en equilibrio, aún si se le disturba, debido a la aceleración de Coriolis.

Es así como se logró estabilizar el vuelo del proyectil, mejorando tremendamente la precisión y el alcance de la artillería moderna, razón por la cual se reemplazaron los proyectiles esféricos por los que hoy conocemos. La invención de las pólvoras sin humo permitió mejorar la fuerza propelente en los cañones, evitando los residuos que dejaban las pólvoras negras.

Según Robert N. Thomas, profesor de geografía de la Universidad Estatal de Michigan, el “boom” minero en Atacama comenzó cuando allá por los años 1860, se le encontró uso al Nitrato de Sodio (SALITRE) en la manufactura de las pólvoras sin humo. Fue tan importante esta sustancia química, que el mismo profesor afirma que “Durante la primera guerra mundial, Chile exportó, en algunas oportunidades, más de tres millones de toneladas de Salitre al año, pero cuando los embarques para Alemania cesaron, los alemanes perfeccionaron un proceso atmosférico para la obtención de nitrógeno sintético”.

Es decir, antes de que se perfeccionara la vía sintética para su producción, el Salitre era un material estratégico tan importante, que las superpotencias de la época, estaban dispuestas a todo, con la condición de lograr su monopolio y no permitir que otras lo obtuviesen.

## RAÍCES HISTÓRICAS DEL MONOPOLIO DEL SALITRE

¿Pero desde cuándo Inglaterra perseguía el monopolio de esta sustancia?

Las respuestas las he obtenido en base a informaciones de C.H.COOPER, de Cambridge. Lo cual nos puede ilustrar sobre el hecho.

### *Sobre los «SALTPETERMEN» (Hombres del Salitre)*

El 3 abril de 1644, las Cámaras de los Lores y de los Comunes pasaron una ordenanza para la fabricación del salitre. Esto se estableció con los alegatos siguientes:

*1. El gran uso de pólvora, ocasionado por las guerras dentro de los dominios de su Majestad, ha consumido todos los almacenes, y ha agotado todas las posibles reservas que sin un suministro más grande, no podrían abastecerse los barcos de la armada y los ejércitos de su Majestad.*

*2. El salitre extranjero no tiene las bondades del que se hace en nuestro país, y la pólvora extranjera está lejos de ser aquella, en calidad, que se hace en Inglaterra.*

*3. Recientemente, las autoridades de los Países han prohibido la exportación del salitre y pólvora fuera de sus propios dominios, por lo cual existen pocas esperanzas o expectativa futura de importación de cualquier salitre o pólvora hacia este reino, como en tiempos anteriores, por lo que nos vemos forzados a hacer uso de nuestros propios materiales.*

En estas circunstancias, se sostuvo ante la mayoría, la necesidad de la excavación de los nitratos y la fabricación de pólvora. Estas actividades debían ser alentadas por todos los medios, sobre todo en momentos en que peligraba la seguridad de la nación; no obstante, se tenía que prevenir las presiones de aquellos que ejercieron la autoridad de comisionados como los “Salt Peter Men” (Hombres del Salitre);

¡Qué carga se había liberado desde la decisión del Parlamento Inglés de aquel memorable día!

Se había ido al extremo de ordenar que el comité de seguridad y sus componentes, obreros, y sirvientes, debían tener el poder y autoridad (dentro de las horas prescritas) de investigar y excavar, para el hallazgo del Salitre en todas las palomares, sótanos de los establos, bóvedas, almacenes vacíos, otros retretes fuera de la casa, patios y toda tierra en que se sospechara la existencia de este material.

Los “SALTPETERMEN” debían nivelar la tierra y reparar los daños hechos por ellos; de lo contrario podían ser confrontados con autoridades dispuestas justo para esta competencia, como comisarios y juzgados de paz, o también comités nombrados por el Parlamento inglés.

**Si esta ley estuviera vigente en Londres, bien nuestra Patria pudiera reclamar los daños sufridos durante la Guerra con Chile.**

Los "SALTPETERMEN" también fueron autorizados para tomar carretas para el transporte del licor, vasos, y otros utensilios, necesarios para su propio uso, fijando sus gastos, bajo las limitaciones según el peso y distancia; y ellos se libraron de los impuestos y peajes para los carruajes usados para sus trabajos. Se les autorizó a tomar posesión de los retretes fuera de las casas, dando las satisfacciones del caso a los dueños. Esta ordenanza tuvo una duración de dos años a partir del 25 de marzo de 1644.

Una ordenanza de carácter similar se pasó el 9 de febrero de 1652, para mantenerla vigente hasta el 25 de marzo de 1656 (Scobell, 231).

Por disposición del Señor Protector y del Parlamento, hecha en 1656, fue promulgada una ordenanza la cual disponía que ninguna persona o personas podían excavar dentro de las casas o tierras de cualquier persona o personas de la comunidad de naciones del "COMMONWEALTH" para el hallazgo de Salitre, ni tomar los carruajes de cualquier persona o personas para el transporte de sus materiales o vasos, sin licencia primero obtenida (Scobell, 377).

Luego, C.H.COOPER de Cambridge afirma:

*Éste es el acto referido por BROCTUNA ("N&Q," El 30 de abril de 1853), y por mi amigo SR. ISAIAH DECK ("N&Q," el 7 de mayo de 1853), aunque yo no estoy seguro que la afirmación del SR. ENGALANE sea correcta, que este acto se pasó a consecuencia de que el nuevo e incierto proceso para obtener los componentes del salitre había fallado.*

Como puede apreciarse estamos en el año 1853, en plena época victoriana, donde se dejaba sin duda alguna, que el salitre o los nitratos tenían forzosamente que importarse para la fabricación de la pólvora.

#### **EL MONOPOLIO INGLÉS Y LA NEAR EAST INDIA CO.**

Entonces nacieron los monopolios y las compañías para la importación de las especias y una de las más importantes fue la EIC (East India Company) que en realidad data desde la época de Isabel I.

*De acuerdo a la información consultada en el archivo MRBLOCH de la INDIA y traducida por quien escribe, la compañía inglesa de India Oriental era la más peculiar organización en la historia colonial británica. El 16 de octubre de 1599, La reina Isabel I de Inglaterra concedió una carta constitucional a la*

*EIC y le otorgó el monopolio del comercio con el Este. La EIC se organizó en base a una agrupación de comerciantes de Londres, mercaderes ordinarios de la ciudad y concejales que fueron preparados para arriesgar en un negocio, comprando unas naves y llenándolos de carga para vender en el Este. Al final del viaje, después de que la carga de retorno era vendida, las ganancias se compartían entre los poseedores de las acciones de participación en el negocio. Este sistema era conocido como el “joint stock”, una especie de Junta de Accionistas de una Sociedad Anónima del negocio.*

### Los Británicos en la India

Cuando los ingleses llegaron para comerciar en la India se dieron cuenta que no eran los únicos “clientes”. Los ingleses, los holandeses, los portugueses y después los franceses compitieron constantemente para aprovecharse de las grandes oportunidades brindadas a los comerciantes con determinación suficiente, adaptable, diplomática e independiente. Un tal inglés, Peter Mundy, escribe de su dificultad a cargo de una caravana que lleva “índigo y Salitre” de Agra a Surat: “Yo me he empeñado solo con escaso idioma, no teniendo nadie en el que yo pueda confiar o cuidados para cualquier dolor para aliviarme, cuidar los bienes de la compañía, ayudar a responder las demandas irracionales de los carreteros y camelleros, para decidir sus riñas y diferencias. Los empleados de la Compañía –(los sirvientes)– vivieron y compitieron sin cuartel en la India y disputaron a menudo arreglos domésticos pequeños, y criticando los métodos comerciales; el holandés es insolente y no tiene miedo de romper todos los contratos... y de nuevo, ellos estampan monedas a sus placeres y a sus ganancias. Un arroyo de quejas fluyó entre las estaciones comerciales y a la compañía del padre, sobre el soborno, corrupción y la falta de dinero y equipo... Nosotros somos pobres pero sentimos vergüenza de ello.” Había cierto recelo también al afirmarse que: “El holandés manejaba las cosas mejor”. Con respecto a ello, lo hicieron ciertamente, porque ellos acostumbraban lastrar sus buques con salitre en lugar de las piedras inútiles tradicionales. Sin embargo, después de la primera orden de salitre que se recibió en 1624, la Compañía pudo entonces informar que ellos también, “Tienen bastante mercancía para lastrar”. *Desde aquel momento se importaron miles de toneladas de SALITRE a Inglaterra y se transportaron como lastre de los buques.*

### La Compañía de Comercio de la India

Esta compañía demostró ser una fuente excelente de SALITRE para el Imperio Británico. Formado por tierra salina, como polvo con fluorescencia, el

salitre ha sido principalmente conocido por siglos en Bihar, las Provincias Unidas, las áreas de Punjab y de Madras. En los trabajos de las salinas, centenares de comunidades populares eran empleadas para la fabricación del salitre. Se usaban filtros de arcilla primitiva, esteras, tinas y bambúes. En el sol caliente de abril a junio, las castas de Nuniah “Dejaban que hierva alegremente y elimine salitre y sal de esta tierra aparentemente inútil.” No solo eran las condiciones climáticas perfectas, sino que el salitre de la India tenía la ventaja adicional de que contenía nitratos y potasio, ambos esenciales para la pólvora.

Las dificultades para coordinar semejante campaña, los trabajos, la industria y poder ganar la confianza y cooperación de los hombres poderosos que estaban al control de estas operaciones eran innumerables, frustrantes y algunas veces grotescas. Uno de los dilemas más graves era el transporte, que se realizaba en camellos. “Los camellos se caían sobre la mercadería y se rompían sus cuellos”. Otro era la alta mortalidad debido a la pobreza y la necesidad de comida y la de los ladrones que “acechaban desde las colinas, atacaban las caravanas”.

Había largos retrasos de la entrega de mercadería debido a las exigencias de los príncipes y los monopolistas nativos que “desaprobaban los despachos y los permisos si se les negaba los correspondientes sobornos y además había problemas laborales. Los SALTPETERMEN hindúes fueron muy villanos y la competencia de las ventas de sales creció en todo lugar mediante revendedores e intermediarios o también comerciantes privados”.

El Salitre no era una carga bien vista en las naves. “Era cara a la compra y problemática para traerla casa... un mal vecino para mejores mercancías” como los algodones más lucrativos, sedas y especias. No obstante, mientras la demanda para el Salitre estaba aumentando, y la Compañía, haciendo esfuerzos mayores para extender el negocio, reconoció que por lo menos la mitad de su negocio debía invertirse en este artículo. Esto debido a que el comerciante se podía endeudar con el Estado, sólo por el negocio del Salitre, con la advertencia que sería bien evitar esto para no estar sujetos a la sanción del “**Fort St. George**”, cuyo interés era muy alto.

### **Las relaciones del Rey Carlos I y la Near East India Co.**

En Inglaterra, el privilegio de la manufactura industrial de los explosivos fue puesto en manos de la familia de John Evelyn, el dueño famoso del monopolio de la Corona, desde antes de la época de la Armada. Ellos operaron en ciertas áreas específicas mientras la Compañía de India Oriental también tenía sus propios

molinos de polvo en Surrey y en otras partes. Como resultado se puede decir que durante los siglos XVII y XVIII, el comercio del Salitre desde la India no era de mucho beneficio, pero gran parte de la Near East India Co. “debió dedicarse a este producto por razones estratégicas, obligándola a que dicho bien se importara (en Inglaterra) bajo restricciones especiales... es decir, impidiendo que ese artículo fuese beneficioso para el comercio”. También fue regulado hasta cierto punto por el curso de los eventos políticos en Europa y en la propia India. La Compañía muchas veces lo encontró mortificante. Como un ejemplo de ventura comercial, se puede mencionar un caso en el cual se sabe que una vez cumplido su convenio para proporcionar 500 toneladas al gobierno, tuvo que esperar a que el Rey (Carlos I) comprara el lote al precio que él impuso, subvaluando y difiriendo el pago, pese a que la Compañía pudo venderlo en otra parte. Aquella vez, la contestación a las quejas por este hecho fue una amenaza real de que, a menos que la Compañía enviase una buena cantidad de Salitre, se les haría pagar impuestos por todos los objetos de plata exportados desde Inglaterra y que nunca disfrutarían de nuevo los favores de Su Majestad. Esta fue una verdadera intimidación con consecuencias serias, porque la plata era el dinero que el comercio trataba. La plata en lingotes exportada entre 1698 y 1703 fue de N° 3.171.405 comparados con los de oro, cuyo valor fue de N° 128.229 para el mismo período.

La frustración y el disgusto fueron el ambiente común de este negocio hasta que Lord John Banks, hombre de negocios de Kent, negoció un acuerdo entre el Rey y la Compañía que benefició sobre todo a la Armada Real.

**Esta fue la manera inteligente cómo el Imperio Británico evitó que el Salitre se comerciara con otras potencias, logrando su monopolio. Ese estilo de comercio sería una política constante de Inglaterra para mantener un flujo seguro del material que se le podía definir como “El combustible de las Guerras”.**

Fue tan urgente la necesidad de proporcionar Salitre a las fuerzas armadas en el Reino Unido, América y en otras parte, que las autoridades a veces cerraban un ojo en las ventas de otros productos. En 1864, se le escuchó decir a un Gobernador de la Compañía, que era mejor producir Salitre que pagar los impuestos en otros productos como la sal común.

### **El consumo de Salitre y la intensidad de las guerras**

Se puede tener una idea de la intensidad de las guerras según el consumo de Salitre de la época:

- \* 2,000 toneladas al año durante la Guerra de Sucesión de España al inicio del siglo XVIII.
- \* 20,000 toneladas al año durante las Guerras Napoleónicas, cien años después.
- \* 3,000,000 de toneladas al año durante la Primera Guerra Mundial entre 1914 y 1918, (lo cual coincide con la cifra que se exportó de Chile durante esos años.)

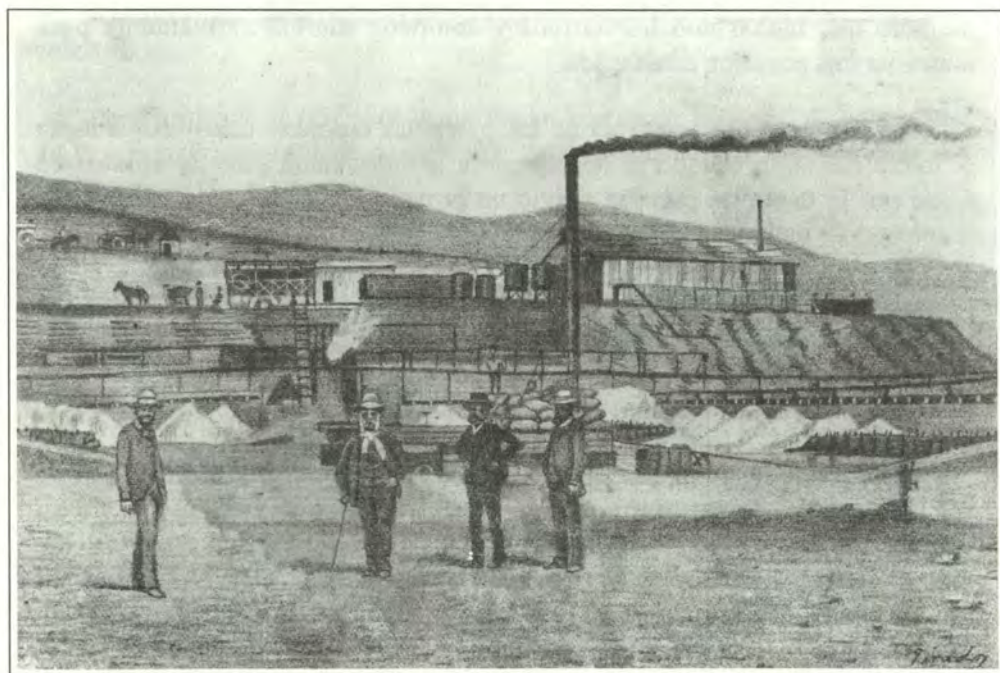
La industria del salitre declinó rápidamente en cifras, de un total de la exportación de 35,000 toneladas en 1860 a 8,862 toneladas en 1934 a pesar de las *medidas que se dieron para después de 1918 y durante los años veinte para su restauración.*

#### **LA TRANSICIÓN DEL USO DE LOS PROCESOS BIOLÓGICOS AL DESARROLLO DE LA INGENIERÍA QUÍMICA INORGÁNICA PARA LA OBTENCIÓN DE LOS NITRATOS**

No todos los usos del nitrato de potasio, el de sodio u otras sales alcalinas han sido los explosivos. Las industrias de sal más viejas, aunque de pequeña magnitud en los términos de hoy, eran esenciales e incluso sustanciales respecto a los usos y costumbres de aquellos tiempos. Estas sustancias se usaban como preservantes para alimentos cuando la comida era escasa; para sanar enfermedades, para hacer jabón, vidrio, fertilizantes y productos textiles. Sus fines fueron conseguidos hasta que los procesos variaron de naturaleza; es decir, se dejó de usar material orgánico y se desarrollaron los procesos inorgánicos.

#### **El poder de las Naciones y su relación con el Salitre**

El Salitre usado como el ingrediente principal de la pólvora era un elemento firme en la política del uso del poder durante el siglo XVI. La tecnología de su fabricación, su refinación y sus fuentes eran secretas. Estas fuentes, a nivel local habían disminuido, por lo cual tuvieron que ser usadas, las de tierras lejanas como India, África del Norte y China; países que tenían los climas calurosos y manadas grandes de ganado cuya orina formaba parte de los agentes químicos para la producción de esta sustancia. Para la obtención de cenizas de madera, los compradores europeos fueron a las regiones más frías; o sea el Báltico y los bosques de América del Norte. Las naciones que se apoyaban en las armas de fuego para proteger sus intereses invadieron o infiltraron estas áreas, tuvieron a



Salitreras de Iquique hacia 1879.

menudo que luchar con los nativos y competir administrativamente para mantener una posesión establecida.

Estas maniobras agresivas de las potencias europeas continuaron hasta el inicio del siglo cuando se descubrieron grandes cantidades de nitratos en Chile por lo cual este país se volvió un proveedor mundial y la mayoría de las plantas de funcionamiento eran poseídas y operadas por compañías británicas.

El incremento real en el consumo de sales alcalinas se dio cuando en la revolución industrial, durante el siglo XIX, se encontraron métodos alternativos para la separación de los iones alcalinos de los iones de cloro, mediante la electrólisis y los procesos para la obtención de la soda de Le Blanc y Solvay.

**He respetado la afirmación de la fuente, para poner de manifiesto cómo fue tomado el origen y procedencia del salitre, desde inicios de su explotación, en los desiertos de Atacama y Tarapacá. Para el autor de este artículo, estas tierras eran chilenas. Desconoce el tema de la Guerra del Pacífico de 1879. Sin embargo su valor es considerable pues afirma que eran las potencias europeas, las que manejaban y controlaban su explotación; en este caso Inglaterra.**

## DESCUBRIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DEL SALITRE EN ATACAMA Y TARAPACÁ

De la lejana India explotada por casi tres siglos por los ingleses nos trasladamos a Tarapacá y Antofagasta.

### Descubrimiento del Salitre de Antofagasta y Tarapacá

Tradicionalmente se relata que un grupo de indígenas, acamparon en un punto de la pampa, de un lugar llamado Camiña, pequeña aldea ubicada a unos 194 Kms. al noreste de Iquique. Hicieron fuego y la tierra comenzó a arder. Estos se asustaron y salieron corriendo donde el cura a contarle lo sucedido, pues pensaban que era obra del diablo. El sacerdote volvió con los indígenas llevando agua bendita y después de recorrer el lugar, hizo un análisis de la tierra recogida y descubrió que contenía los nitratos, que eran empleados en la fabricación de la pólvora. El resto de la tierra fue depositada en el patio de la iglesia y vio que las plantas allí existentes se desarrollaron de un modo no común.

Repitió el cura esta operación aplicándola al sembrado de hortalizas, vegetales, etc.; y al ver el incremento del crecimiento de la vegetación, pensó que

era un tónico muy bueno para la tierra y lo recomendaba a los vecinos de la zona como abono.

Se afirma que un oficial de la marina inglesa visitó Tarapacá y tuvo noticias de la maravillosa sustancia descubierta, y se deduce que así llegó la noticia a Inglaterra.

Tadeo Haenke, uno de los padres de la técnica de los procesos para el Salitre, fue el primer químico que encontró el nitrato de sodio en dicha sustancia, alrededor del año 1809. Haenke dio el primer impulso a la extracción del Salitre, con el procedimiento de su invención.

### **Competencia entre el Salitre de la India y el Salitre de Tarapacá y Antofagasta**

El empleo del salitre peruano desde la década de 1830 significó un éxito de proporciones. Desplazadas así la salitreras artificiales, se inició una dura competencia entre el salitre de Tarapacá y el proveniente del Golfo de Bengala (India), que hasta entonces abastecía las necesidades de los europeos (procedencia de la denominación “Luces de Bengala”).

El bajo precio del salitre tarapaqueño desplazó al producto hindú. Frente a la sostenida demanda en Tarapacá se instalaron “Oficinas de Paradas”. Estas eran un fondo de cobre o fierro donde se disolvía a fuego directo el caliche, un estanque para clarificar el caldo, y bateas en que se efectuaba la cristalización.

En cuanto al comercio del salitre se realizaba en el Callao hasta 1840. Luego pasó a realizarse en Valparaíso, sede de habilitadores y de agencias comerciales inglesas.

Para ilustrar al lector, de lo que allí sucedía, cito algunos párrafos de la Doctora Carolina Trejos de nacionalidad chilena.

## **INDUSTRIALIZACION DEL SALITRE EN CHILE**

*Extraído de “La explosión del oro blanco” por Carolina Trejo*

*Hace casi 150 años se fabricó la primera maquinaria a vapor que permitió desarrollar la industria del nitrato de sodio. El ingenio nacional de Pedro Gamboni y el conocimiento extranjero de Santiago Humberstone lograron modernizar e impulsar la otrora importante industria del salitre.*

*Esa noche, al encender una fogata, los dos indígenas se asombraron al ver cómo la tierra ardía a su alrededor. Sorprendidos, recogieron un puñado del misterioso suelo y se lo mostraron al cura de Camiña, quien sin mayor interés lo arrojó al patio de su parroquia. Al tiempo en ese lugar, plantas y flores crecieron con rapidez y energía.*

*Sin saberlo, estos tres hombres estaban frente a lo que se transformaría en el material básico para la fabricación de la pólvora y en el fertilizante más eficaz de la época: el salitre. Con esta leyenda, recogida por diferentes autores, se dio inicio a la larga y sinuosa historia del mineral norteño, que comenzó su etapa de industrialización con la incorporación de la máquina a vapor patentada por Pedro Gamboni en 1853.*

*Gamboni nació en Valparaíso en 1825, teniendo como padre a un próspero comerciante porteño. Según sus biógrafos, tuvo desde joven claras inquietudes científicas, lo que lo llevó a viajar a Estados Unidos a especializarse en química. Con escasos 25 años y habiendo recorrido las industrias del país del norte, arribó al entonces puerto peruano de Iquique, donde entabló relaciones con industriales de la zona y se dedicó a la producción salitrera.*

*A poco de iniciarse en este rubro de la minería, Gamboni se interesó en el estudio del proceso de explotación del mineral, dividido en dos grandes etapas, extracción y elaboración. El joven minero se concentró en la última fase del proceso, descubriendo varias deficiencias. En una ocasión, instalado en la 'oficina de paradas', como se le llamaba a las rústicas instalaciones donde se realizaba la disolución del salitre, Gamboni observó cómo dos operarios se ocupaban de limpiar los fondos donde hervía el mineral, los que quedaban con una gruesa costra de sal adheridas a sus paredes. Los dos hombres recalentaron las calderas y le echaron agua fría, para que con el cambio brusco de temperatura se rompiera la capa salina. Sin embargo, uno de los fondos se partió. Así lo describió Oscar Bermúdez en su "Historia del Salitre", agregando que este tipo de accidentes se daba por la precariedad del sistema de elaboración utilizado en ese momento.*

### *Pampa, vapor y 'cachuchos'*

*El químico porteño diseñó un nuevo sistema de elaboración del salitre, en el cual suprimió el fuego directo en el proceso de lixiviación y lo reemplazó por un sistema a vapor. Gamboni, ya establecido en la Pampa nortina, construyó una máquina que básicamente consistía en recipientes o estanques de fierro, de mayor tamaño y en forma de cono invertido, a los que a partir de esta*

*modificación se les conoció como 'cachuchos'. Estos nuevos fondos disolventes tenían ambos extremos abiertos: por la abertura superior se introducía el caliche, al que se le inyectaba directamente vapor de agua por el orificio inferior a una presión de entre 30 y 50 libras. Con este procedimiento se logró una disolución del salitre más rápida y una mayor eficiencia en el uso de la energía, lo que significó un aumento de 25 veces en la capacidad de procesamiento de las antiguas plantas salitreras.*

*En 1853, Gamboni solicitó al gobierno peruano la patente de privilegio para la explotación de su sistema, la que le fue otorgada en noviembre de ese año luego de varios informes periciales que reconocían "las utilidades y economías que se han comprobado del nuevo método", como certifica el acta de otorgamiento de la licencia expedida por las autoridades de la época. Recordemos que, para la fecha, esta zona estaba bajo la jurisdicción peruana, situación que cambiará luego de la Guerra del Pacífico, conflicto que finalizó con el traspaso de estos territorios a la administración chilena.*

*Gamboni innovó el viejo método de elaboración del salitre que se había usado desde la colonia con la creación de un sistema de disolución rápida y pura de este mineral, mejorando la calidad y cantidad de la producción. Según señala Julio Pinto, director del Departamento de Historia de la USACH, "el sistema de máquina, patentado por Gamboni, fue responsable de la primera 'revolución salitrera', que incorporó a esta minería a la era del vapor y a la producción a gran escala".*

*Con el nuevo sistema, las exportaciones de nitrato de sodio crecieron en un 145% y la construcción de la nueva tecnología se expandió a otras oficinas. Comenzó la primera migración de mano de obra a la zona, aumentando la cifra de trabajadores que se desempeñaban en este rubro, que hasta ese momento se contrataban en la misma región. Con la creación de la 'oficina de máquinas', la mano de obra prácticamente se triplicó, alcanzando sobre los 30.000 trabajadores en los periodos de mayor auge de esta minería.*

*El impresionante auge en las exportaciones del mineral produjo un impulso en la búsqueda y explotación de nuevos yacimientos. En la década de 1870/80 se descubrieron salitreras en Antofagasta, Tarapacá, Taltal y Aguas Blancas, yacimientos que comenzaron a explotarse con las nuevas técnicas. De este modo se iniciaba un proceso de industrialización en términos modernos.*

*No obstante los avances alcanzados por el sistema de máquina, el procedimiento de lixiviación de Gamboni perdía eficiencia: ya no se encontraban caliches*

de altas leyes, superiores a 30% de nitrato. Por tanto, era necesario investigar y mejorar nuevamente la faena minera.

### *La segunda revolución salitrera*

*La creciente demanda extranjera unida al agotamiento de los caliches de mejor ley, llevaron en 1876 al ingeniero inglés Santiago Humberstone a estudiar y aplicar un importante adelanto en la industria del salitre: el sistema Shanks.*

*Humberstone llegó al puerto de Pisagua en enero de 1875, comisionado por la empresa salitrera inglesa Hainsworth y Cía. Nacido en Dover en 1850, estudió en la Real Escuela de Minas de Londres donde se especializó en ingeniería química. A los 25 años de edad poseía una vasta experiencia en el campo científico que lo llevó a ser contratado como ayudante de químico por la compañía mencionada. La repentina muerte del jefe del laboratorio lo convirtió en el operario a cargo de las investigaciones de la minera. Con antecedentes sobre la Pampa y sus formas de trabajo, comprobó los problemas que presentaba la elaboración del salitre.*

*Una vez instalado en la oficina San Antonio, que funcionaba con el sistema implementado por Gamboni y que por 20 años fue el más útil para esta industria, Humberstone observó la gran pérdida de nitratos en los ripios y las borras que el sistema de máquina presentaba. La solución que Humberstone encontró para este problema fue la adaptación a la industria salitrera de un procedimiento químico utilizado para otras faenas. El químico inglés adaptó el método creado en Inglaterra por James Shanks para la fabricación del carbonato de sodio. Propuso eliminar el sistema que calentaba el salitre con vapor abierto y reemplazarlo por uno de menores calorías que funcionaba a base de serpentines colocados circunvaladamente. El invento se tradujo inmediatamente en una producción de salitre de mejor calidad y a menor costo.*

*Con la adaptación del sistema Shanks, Santiago Humberstone dio comienzo a una nueva etapa de industrialización de la minería salitrera que permitió la mecanización de otras faenas de esta minería. Un ejemplo lo constituyen las actividades del propio ingeniero, quien no sólo se dedicó a la experimentación química. Casado con la sobrina del socio-gestor de la empresa minera, John Syers Jones, administró la oficina de Santa Ana y más tarde La Primitiva, oficina de Juan Tomas North, denominado el 'rey del salitre'. En 1892 creó la Compañía de Salitres y Ferrocarril del Agua Santa desde la cual habilitó el muelle Caleta Nueva, instaló andariveles, construyó un ferrocarril, introdujo el petróleo en la Pampa para producir energía eléctrica e instaló filtros al vacío para la*



Vista panorámica de una oficina salitrera en Tarapacá.

*separación y aprovechamiento de los 'finos'. La experiencia de Humberstone se repitió en el resto de las oficinas, las que modernizaron sus métodos de trituración, elaboración y transporte del mineral.*

*Todos estos adelantos fueron resultado directo de la incorporación del sistema Shanks que transformó a esta industria en un negocio rentable, y que en la década de 1880/90 comenzó a recibir fuertes inversiones extranjeras. Ello debido también a que después de la Guerra del Pacífico la industria salitrera experimentó cambios en la propiedad de los yacimientos y las oficinas. Estos capitales, junto con la nueva tecnología de Humberstone, permitieron un incremento de la producción minera, transformando paulatinamente a esta actividad, a través del derecho aduanero, en el principal financiamiento del Estado chileno.*

*Humberstone permaneció en la actividad salitrera hasta 1925, dedicando 64 años de su vida a la producción del que fue considerado el 'oro blanco' chileno, puesto que en su época de esplendor llegó a financiar casi dos tercios del presupuesto nacional. El salitre se convirtió en un polo de atracción para inversionistas, trabajadores y personalidades diversas, además de generar un centro de actividades económicas y artísticas.*

*Comprobamos así que las innovaciones tecnológicas implementadas por Pedro Gamboni y Santiago Humberstone resumen una época de expansión del salitre en el siglo XIX, la que comenzó en 1830 con la primera exportación de este mineral a Francia.*

*El resto de la historia es triste. A poco andar del siglo XX, el descubrimiento del salitre sintético por químicos alemanes derrumbó de un golpe a la industria chilena.*

He considerado de vital importancia la inclusión de este artículo en el presente trabajo. Tengo muchísimas observaciones sobre él, pero quisiera citar sólo una:

Sólo al inicio de este artículo se le reconoce como componente importante de la pólvora, pero después, no se hace comentario alguno del uso bélico que tuvo el SALITRE y solo se le cita como un gran fertilizante, que sin lugar a dudas, lo fue. Sin embargo no se habla de los descubrimientos de Lamont Dupont de 1858, año en que se descubrió el uso del Nitrato de Sodio para la fabricación de las pólvoras sin humo en grandes cantidades y que significó el auge de las salitreras de Tarapacá y Antofagasta.

## La historia de siempre

Como es natural, si los peruanos y chilenos hubiéramos advertido desde un principio su uso y no simplemente venderlo y obtener préstamos y provecho personal de esta riqueza, otra hubiese sido la historia, y no la violencia y el estado de guerra que vivieron ambos países, primero en 1879, en territorios bolivianos y peruanos y luego Chile en 1891. En cambio en 1875 el gobierno peruano expropió las salitreras de Tarapacá y emitió Certificados Salitreros. Durante la Guerra del Pacífico dichos certificados decayeron el 10 por ciento de su valor, oportunidad aprovechada por el inglés John T. North quien compró la mayoría de los papeles con créditos de bancos chilenos y los aportó como activo a sociedades formadas en Londres. Se le llamó el “Rey del Salitre” y estuvo relacionado, según los trabajos realizados por el historiador norteamericano William Sater, con el Vicealmirante chileno Patricio Lynch. Consecuentemente, los capitales ingleses controlaban, hacia fines del siglo XIX, el 60 por ciento de la industria del salitre.

## LA GUERRA DEL PACÍFICO Y SU RELACIÓN CON EL SALITRE

### EL SALITRE AFECTA LA PAZ EN EL CONTINENTE SUDAMERICANO

#### Antecedentes de la Guerra

Los territorios de Antofagasta los reclamaba Chile desde 1860, inmediatamente después de 1858, año en que Lamont Dupont descubriría el uso del Salitre para la manufactura de las pólvoras sin humo.

Bolivia reclamaba los territorios hasta la latitud 25 sur y Chile los reclamaba hasta la latitud 23 Sur. Esta disputa tuvo un temporal arreglo durante los hechos de guerra con España de 1866.

El arreglo, cuyo protagonista principal fue el General Melgarejo de Bolivia, fue de que ambos países se dividieran la explotación del Salitre, a partir de la latitud 24 sur. Asimismo arreglaron compartir en partes iguales las ganancias que producía la ambicionada riqueza natural. Luego de que la flota española abandonara las costas del Pacífico Sur de América, y con la caída de Melgarejo, este arreglo fue repudiado por Bolivia.

En 1873 se firmó el acuerdo Lindsay–Corral, mediante el cual Chile lograría incrementar su participación en la explotación y administración de las áreas

Salitreras de Antofagasta. Este acuerdo fue rechazado por el Congreso Boliviano y se estuvo muy cerca del conflicto. Ese mismo año el Perú firmaba una alianza secreta con Bolivia, para fines de defensa de los territorios bolivianos.

Chile, al año siguiente tuvo que arreglar un problema de fronteras con Argentina, razón por la cual evitó el conflicto con Bolivia, llegándose a un acuerdo en 1874 que en resumidas cuentas era el siguiente:

Chile aceptaba que la frontera era el Paralelo sur 24 y abandonaba sus pretensiones de soberanía conjunta de todo el desierto de Atacama y Bolivia aceptaba no incrementar el impuesto al quintal de Salitre durante 25 años.

### **La estatización del Salitre Peruano**

El 23 de mayo de 1875 el gobierno del Perú, ejerciendo su pleno derecho soberano, había estatizado la explotación del Salitre. Según el historiador Basadre "A los salitreros ingleses que se manifestaron exigentes y aún agresivos, se les abonó más de lo debido. Así por ejemplo a la salitrera 'La Limeña' que más tarde tomaría el nombre de "Casa Gibbs", se le pagó doscientos cincuenta mil soles por el gobierno peruano".

Como resulta obvio, debido a la importancia del Salitre, el arreglo con los ingleses resultó realmente ingenuo. Empresarios como Gibbs y Edwards quienes radicaban en Chile, en Valparaíso y Santiago, donde haciendo uso del arma más poderosa de todas las guerras; el manejo de la opinión pública, mediante el soborno a la prensa, alentaron las hostilidades contra el Perú.

El 29 de mayo de 1877, el monitor "Huáscar" de solo 1,130 toneladas de desplazamiento, enfrentó al Shah y Amethyst, de 6,000 y 2,000 toneladas respectivamente en aguas de Pacocha. Las verdaderas razones de la intervención inglesa en este combate, para los ingleses según el libro Poder Naval auspiciado por Lord Mountbatten, era que el "Huáscar" se había vuelto pirata. *(Pero en realidad, a bordo se encontraba Nicolás de Piérola, quien se oponía a todo acuerdo con los ingleses y posiblemente con franceses, sobre las concesiones salitreras. Esta afirmación es parte de una nueva investigación que me encuentro realizando la cual tiene como objetivo hallar la relación que existió entre el Imperio Alemán y Nicolás de Piérola).*

Hubo una protesta masiva de parte de la opinión pública peruana en contra de la acción inglesa, así como cartas de protesta de parte de todos los ciudadanos

norteamericanos residentes en el Perú, dirigida al presidente de los Estados Unidos de Norteamérica.

Ante estos sucesos, cabe preguntarnos:

¿Habría entendido Inglaterra, con estos hechos, que una intervención directa sobre las salitreras, como lo trató años antes España con el guano, sería muy costosa?

El mejor beneficio que nos dejara la intervención de España fue la unión de nuestros países, Chile y Perú. ¿Habría conceptualizado Inglaterra que sería más simple usar a Chile para mantener el monopolio del Salitre en su favor? Es decir, aplicar el viejo adagio “divide y vencerás”.

## INICIOS DEL CONFLICTO

### El problema Chileno - Boliviano

En febrero de 1878, el Congreso Boliviano elevó el impuesto al quintal de salitre exportado por la Compañía de Salitre y Ferrocarriles de propiedad de inversionistas chilenos e ingleses Gibbs, Edwards y algunas figuras políticas chilenas.

Ante la protesta y el no pago del incremento al impuesto de la citada empresa, Daza ordenó confiscar la propiedad de la citada compañía, el 11 de enero de 1879 anunciándose su pública subasta para el 14 de febrero de 1879. Ese mismo día, para el cual Bolivia había fijado la subasta, el ejército chileno ocupó Antofagasta, capital de la provincia boliviana de Atacama.

El Perú había suscrito, en 1873, un Tratado de Alianza con Bolivia, de carácter secreto, por lo que inmediatamente después de ocupada Antofagasta, el gobierno del Perú, haciendo honor a su tradición de cumplimiento de los pactos, fue en ayuda de Bolivia, enviando a Santiago al plenipotenciario José Antonio de Lavalle para intentar resolver pacíficamente el problema.

La alianza peruano-boliviana se pensaba era secreta, pero cuando el enviado diplomático peruano tocaba tierra chilena en Valparaíso, una multitud recibió hostilmente al diplomático peruano. La opinión pública chilena había sido hábilmente manipulada por el periódico “La Patria”, sobornado por la Compañía de Salitres y Ferrocarril.

La propuesta peruana afirmaba que no haría efectivo el pacto con Bolivia si Chile retiraba sus tropas de territorio boliviano. Pero Domingo Santa María, asesor del presidente chileno Aníbal Pinto, rechazó la propuesta argumentando que **“Chile jamás abandona tierras que sus connacionales han desarrollado”**.

### **La declaración de guerra al Perú y Bolivia**

Directamente se acusó al Perú de que estaba ganando tiempo para atacar a Chile. El 21 de marzo, el presidente Pinto le preguntó formalmente a Lavalle si el Perú honraría su pacto con Bolivia. Lavalle no tenía instrucciones para dar respuesta a esta pregunta pero les hizo saber a los dos, tanto Pinto como Santa María, que el Perú honraría su tradicional alianza.

El presidente Pinto y el mismo Santa María estaban muy preocupados con dar el siguiente paso, pero la opinión pública hábilmente manipulada por la prensa chilena demandaba las hostilidades hacia el Perú argumentando que Lima había iniciado la preparación de las hostilidades contra Chile. El gobierno chileno, autorizado por el Congreso, proclamó el estado de guerra contra Perú y Bolivia, el 5 de abril de 1879.

### **ESTADO DE LAS ARMADAS**

Perú tenía una Armada basada en dos blindados, el “Huáscar”, con dos cañones de 300 libras Armstrong y blindaje de 4 1/2 pulgadas de protección, y la fragata de vapor Independencia con 4 1/2 pulgadas de blindaje, pero con armas más pequeñas.

Perú también tenía también corbetas rápidas pero de madera: la “Pilcomayo” y la “Unión”, y dos monitores para aguas poco profundas, “Atahualpa” y “Manco Cápac”, que habían pertenecido previamente a los Estados Unidos como el “Catawa” y “Oneota”, diseñados para operar en ríos.

En cambio, Chile tenía dos blindados, el “Blanco Encalada” y el “Cochrane”, cada uno armado con seis cañones de 9 pulgadas Armstrong y protegidos por un blindaje de 9 pulgadas. Además de los dos blindados, otros dos más el “O’Higgins” y el “Chacabuco”. Chile tenía dos naves más viejas, las corbetas “Esmeralda” y “Abtao”. Las goletas “Magallanes” y “Covadonga” eran naves pequeñas, pero por lo menos en condiciones de buen funcionamiento.

Parte de la oficialidad chilena había sido entrenada en Inglaterra así como las tripulaciones. En cambio la Armada peruana estaba pobremente entrenada, mantenida, pobremente pagada y los buenos maquinistas eran extranjeros.

Bolivia no tenía ninguna Armada y su Ejército, pobremente armado, consistía en indígenas con sandalias y con uniformes impropios. Pese a ello, algunos combatieron con hidalguía y determinación.

El siguiente párrafo ha sido publicado por la Armada chilena en su Web de Internet: Historia Naval de Chile:

*La oficialidad y tripulaciones chilenas estaban mejor preparadas que las peruanas, con honrosas excepciones.*

*La ubicación del teatro de operaciones marítimo estaba a enorme distancia de la base de la Escuadra chilena en Valparaíso, lo que significó una considerable limitación logística.*

*La Armada enemiga, en cambio, aunque con base principal en el Callao, disponía de un apoyo más efectivo a sus operaciones en las bases secundarias de Arica, Ilo e Islay.*

(Lo cual no es exacto en lo concerniente a Ilo e Islay).

*Al inicio de la guerra, la Escuadra peruana estaba prácticamente desmantelada en El Callao. Las calderas de la "Independencia" estaban en tierra y el "Huáscar" se encontraba desartillado.*

(Esta fue la apreciación chilena, pero ambos buques estaban operativos, pues el 21 de mayo libraron juntos el Combate de Iquique).

## **OBJETIVOS POLÍTICOS – ESTRATÉGICOS**

### **Confrontación de intereses y objetivos**

El objetivo político de la guerra para el Gobierno de Chile era la expansión territorial hacia el norte, y la apropiación de las salitreras y el guano de Antofagasta y Tarapacá, a fin de hacer frente a la difícil situación económica por la que atravesaba el país como consecuencia de la política armamentista emprendida.

En este marco, el escenario de la guerra otorgaba una especial importancia al Poder Naval, por constituir la zona desértica de Antofagasta y Tarapacá virtualmente un territorio insular respecto de Chile tanto como del Perú.

En este sentido, el mantenimiento de las líneas de comunicaciones marítimas era básico, tanto para transportar los ejércitos y pertrechos de guerra como para el

sostenimiento del tren de la guerra. Ambos bandos comprendieron que sólo conquistando el “dominio del mar” se podría conducir con éxito las operaciones en tierra.

La derrota en el mar significaría para Chile no poder sostener el esfuerzo de la guerra, debido a la lejanía y a su desvinculación con el Teatro de Operaciones, ya que no se contaba con vías de comunicación terrestre.

Para el Perú, una derrota en el mar lo llevaría a tener que abastecerse por las vías terrestres, éstas eran precarias y significaban un problema harto difícil dadas las grandes distancias que tendría que cubrirse.

Ambos bandos eran conscientes también de que aquel que consiguiera hacerse de la victoria en el mar, obtendría la iniciativa y la libertad de acción, pudiendo elegir libremente el objetivo y el momento oportuno en el cual aplicar el esfuerzo principal de la guerra.

#### **Política y Objetivos Chilenos**

El Gobierno de Chile, en este sentido, tenía perfectamente definido el objetivo estratégico general de la guerra: la conquista de los territorios salitreros de Antofagasta y Tarapacá. Una vez obtenido esto, pactar con Bolivia para que en compensación a los territorios perdidos por esta república, entregarle una salida por Arica, de manera de dejar una franja territorial boliviana entre Chile y el Perú.

La política chilena en este sentido tenía claramente planteados las condiciones para actuar coherentemente con este objetivo en todos los campos, diplomático, sico-social y militar, habiendo resuelto con prioridad la situación de tensiones con la Argentina.

El Gobierno de Chile tenía clara conciencia de la situación del Ejército y de la Escuadra Peruana. Conocía la situación del material de guerra peruano, pues sus buques estaban en plena reparación. El plan chileno concebía destruir impunemente la flota peruana en el Callao, mientras que su ejército concentrado en Antofagasta, desembarcaría en Tarapacá, conquistando la región del salitre, objetivo de la guerra.

#### **Políticas y Objetivos Peruanos**

En contraposición el Perú, que adolecía de una adecuada conducción política, no fue capaz de percibir la gravedad de la situación, y no solo sobrevaloró

la capacidad de su fuerza militar, sino que no pudo concebir una estrategia en el campo diplomático, que le permitiese ganar tiempo para una mejor preparación, dejándose arrastrar ingenuamente a una guerra que no deseaba y para la cual no estaba preparado.

La concepción estratégica de Prado consideraba completar el apresto de las naves de la Escuadra. Debía actuar ofensivamente contra las costas chilenas y el litoral boliviano recientemente ocupado por Chile. Igualmente debía interdecir las líneas de comunicaciones marítimas y trabar las operaciones de sus ejércitos, a la vez de reforzar de inmediato con tropas y pertrechos las plazas de Arica, Iquique y otros puertos importantes de Tarapacá mediante el empleo de los transportes armados. Con otras unidades planeaba traer de Panamá y Estados Unidos armamento y munición para el sostenimiento de la guerra.

El presidente peruano Prado decidió comandar la guerra desde el mismo teatro de operaciones. En este escenario, tres asuntos principales desasosegaban constantemente a Miguel Grau:

- El errado optimismo de la opinión pública respecto al poderío de nuestro material a flote.
- Los desaciertos del Presidente Mariano Ignacio Prado en la dirección de las operaciones navales.
- La incertidumbre, debido a que, si no llegaban buques y armamento de refuerzo, la victoria de Chile en el mar sería sólo cuestión de tiempo.

Grau había sido y era lúcidamente realista al prever la suerte que correrían los buques peruanos enfrentados a la escuadra chilena. Sin embargo, los infaltables "*estrategas de café*" y hasta algunos marinos, en artículos periodísticos, hablaban de una fuerza casi pareja en el mar entre Perú y Chile.

### **Estrategia Chilena**

Cuando nos referimos al análisis de la aplicación de la concepción político-estratégica de Chile en el ámbito de acción naval, podemos percibir un desencuentro entre una concepción estratégica inicial orientada hacia un conflicto limitado con objetivos limitados perfectamente establecidos y una estrategia naval orientada hacia un concepto de guerra total. Situación que puede notarse claramente en el análisis del historiador William Sater. Según dicha versión, Williams Rebolledo no aceptaba arriesgarse a atacar directamente el centro de gravedad peruano (el

Callao), temeroso de enfrentarse no solo a las unidades en puerto sino también a las fortificaciones artilladas de tierra. Esto, aunado a que tendrían que operar sus unidades lejos de sus bases sin el apoyo logístico necesario, ya que por otra parte, se vería obligado a dividir sus fuerzas para impedir simultáneamente la concentración peruana en Iquique y la preparación de este puerto como base de operaciones de los peruanos. Situación del todo inconveniente cuando Chile se apresaba también a avanzar sus fuerzas terrestres hacia el Norte. Todo ello cuando aún no se había completado el apresto de todos sus buques.

Tales circunstancias motivaron a Williams Rebolledo a desestimar el Plan del Gobierno, que de hecho no le fue propuesto para discusión conjunta, en razón de que el propio Gobierno se había otorgado amplias facultades para conducir la guerra en el mar.

Williams Rebolledo en su calidad de Comando de la Armada más fuerte en el mar, se planteó dos alternativas:

La primera era ejercer el dominio del mar –atributo que no es exclusivo del más fuerte– brindando una adecuada protección a los transportes que llevarían al ejército chileno a la zona de operaciones; de esta manera se pretendía que si la fuerza adversaria se presentaba se estaría en condiciones de interponerse entre ésta y los transportes para luego destruirla.

La otra alternativa, quizá la más segura, era no realizar operación alguna en tierra hasta que no se conquistara el dominio del mar. Esto significaba buscar y destruir a la fuerza principal enemiga, de tal manera de hacer desaparecer el poder naval adversario o, por lo menos, dejarlo reducido a un nivel mínimo que no constituyera una amenaza significativa en el mar. Williams Rebolledo optó por esta segunda alternativa.

Para lograrlo, Williams Rebolledo intentaría generar un peligro de tal importancia que obligaría a la fuerza enemiga a acudir a donde se encuentre la fuerza propia, forzándola de esta manera a entablar batalla con la fuerza naval chilena siempre superior.

En este orden de ideas estableció el bloqueo de Iquique y el hostigamiento de las poblaciones peruanas de Tarapacá, a fin de crear el apremio que, a su juicio, obligaría a concurrir a ese punto a la fuerza naval peruana. Naturalmente, el bloqueo de Iquique tenía por objetivo estratégico evitar los embarques de Salitre a ser vendidos por el Perú, y así proveer de Salitre a las potencias extranjeras sólo desde Antofagasta. Pero la Marina Chilena cometió un grave error conceptual, ya

que agrupó a sus unidades sin preocuparse de la velocidad de los buques o la misión que debían cumplir. Se juntaron cruceros blindados con corbetas poco menos que inservibles, con gran disparidad en su armamento y andar, combinación que más bien parecía destinada a protegerse mutuamente.

Como consecuencia de esta errónea concepción y la cada vez creciente presión de la opinión pública, hábilmente aguzada por los representantes de los intereses que habían generado el conflicto, sobre todo después del terrible escándalo que produjera la captura del transporte Rímac con todo un regimiento de caballería chileno, Williams Rebolledo fue relevado del Comando y reemplazado por el Capitán de Navío Galvarino Riveros.

### **Estrategia Peruana**

La escuadra peruana fue organizada el 5 de abril de 1879, el mismo día que Williams Rebolledo notificaba a las autoridades locales el bloqueo de Iquique. Había asumido el mando el Capitán de Navío Miguel Grau, Comandante del "Huáscar", quien asumió además el mando de la Primera División Naval.

La estrategia naval peruana consideraba la aplicación del concepto de Flota en Potencia para ganar tiempo y lograr la preparación conveniente de las unidades y tripulaciones. Efecto que se lograría mediante la conducción de operaciones de ejercicio del dominio temporal y localizado del mar, desde el inicio de las hostilidades, con miras a desarrollar la disputa del mismo al presentarse la ocasión; para ello nunca debería enfrentarse ante adversarios superiores, evadiendo una batalla decisiva; mas bien obligándolo a desgastarse en su afán de buscar condiciones favorables para la batalla decisiva. Paralelamente, interdecir sus líneas de comunicaciones marítimas para obstaculizar el abastecimiento de sus ejércitos y realizar acciones ofensivas en contra de las costas ocupadas.

Miguel Grau, con una visión más realista de la situación estratégica y las desventajas en su contra, no consideró el bloqueo de Iquique como fundamento suficiente para dar la batalla decisiva por el dominio del mar; no estimó el bloqueo como algo apremiante, por el contrario, aprovechándose de la inamovilidad de la escuadra chilena en esa operación, completó el alistamiento de sus fuerzas; efectuó el transporte de tropas y el apoyo logístico desde el Callao a Arica, lográndose con esto, hacer de esta plaza una formidable base de operaciones avanzadas para sus fuerzas.

He traído a colación ambas estrategias, porque el bloqueo de Iquique tenía una importancia que en la época no se veía. Paralizó los embarques de SALITRE a Europa, y fue ésta la razón, por la cual se atrajo a tanto buque de guerra extranjero, que observó el conflicto como quien observa a gladiadores en la arena.

## RESUMEN DE LAS PRINCIPALES ACCIONES NAVALES

### Primeras Acciones

La Armada Chilena había ocupado Cobija y Tocopilla cuando la guerra fue declarada. Todo el litoral de Bolivia estaba bajo el control chileno.

A la vez se bloqueó Iquique, el puerto peruano principal en el área y el centro de exportación del nitrato peruano. La escuadra chilena procedió en forma sistemática a destruir todos los lanchones de carga, embarcaciones, malecones y diques en los puertos del sur de Perú. Mollendo fue bombardeado el 17 de abril. El 18 del mismo mes el “Blanco Encalada” y el “O’Higgins” bombardearon Pisagua.

El Comandante Juan José Latorre en la “Magallanes”, estaba llevando pertrechos de guerra cuando se encontró con la “Unión” y “Pilcomayo” en Punta Chipana, a la boca del río Loa. Latorre logró llegar a Antofagasta.

El presidente peruano Prado había decidido comandar la guerra desde el mismo teatro de operaciones, por lo que dejó el Callao a bordo del “Oroya”, en convoy con la Independencia y los transportes “Limeña” y “Chalaco”. Al mismo tiempo Williams Rebolledo, influenciado por la opinión pública, había decidido atacar el Callao con su escuadra; dándose la situación de que los dos convoyes se cruzaron sin detectarse. El 21 de mayo, Williams Rebolledo encontró el Callao vacío y temiendo, como siempre lo hizo, a la artillería desde las fortificaciones de tierra, regresó a Iquique.

### Combate de Iquique

Dos naves chilenas se habían quedado bloqueando Iquique. Ellas eran, con la posible excepción del “Abtao”, los dos peores cascos flotantes de Chile; la vieja corbeta “Esmeralda” y la “Covadonga”.

Prado llegó a Arica y desembarcó las tropas. Estaba informado de que dos naves estaban a cargo del bloqueo de Iquique. A Grau le fue ordenado proceder a

Antofagasta y bombardear el pueblo y la oficina principal del ejército chileno. Se detuvo en Pisagua para verificar mediante el telégrafo que la escuadra chilena no estuviera en Iquique antes de proceder a este puerto.

En las horas de la mañana del 21 mayo, los dos blindados peruanos se acercaron a Iquique. El buque chileno "Covadonga", bajo las órdenes del Comandante Carlos Condell, estaba patrullando fuera de la bahía y al ver al enemigo disparó salvas de advertencia. Prat ordenó a Condell seguirlo y navegar en zonas poco profundas y muy cerca del pueblo con la finalidad de evitar que Grau usara la artillería, pues le daría al pueblo.

En estas acciones, la "Esmeralda" fue hundida y con ella 150 de sus 200 hombres, pero la "Independencia" en su afán de capturar a la "Covadonga" encalló y fue exterminada por la artillería enemiga y el fuego de fusilería de sus tripulantes. La moral de la escuadra chilena resultó seriamente afectada con los resultados de Iquique, pues se había perdido no sólo un buque sino también 150 tripulantes.

A Williams Rebolledo se le reprochó la iniciativa de haberse dirigido hasta el Callao y se le responsabilizó en gran forma por la tragedia. Se le ordenó nuevamente asediar el puerto de Iquique. La prensa chilena lo atacó duramente. Iquique el puerto salitrero por excelencia volvía a ser el punto central de las operaciones.

### **La Guerra de Corso**

Con la pérdida de la "Independencia", Grau es consciente de lo que le esperaría en un enfrentamiento decisivo. El 23 de julio, el "Huáscar", en compañía de la "Unión", capturó el transporte chileno "Rímac" fuera de Antofagasta. Esta nave estaba llevando un regimiento de caballería con 300 caballos. Los caballos le sirvieron al ejército peruano, los prisioneros se desembarcaron en Arica, y el transporte fue armado y se comisionó como un crucero peruano.

Grau golpeó duramente las comunicaciones marítimas chilenas tanto por la alta velocidad del "Huáscar" como por su libertad para maniobrar; él se volvió el azote de la Armada chilena. Bombardeó el puerto de Antofagasta y cuando se dieron las condiciones tácticas, entró en algunos puertos y destruyendo pontones y malecones, capturó varios buques de carga pequeños. Grau siempre logró escaparse antes de que los blindados chilenos pudieran rodearlo.

Nuevamente la prensa chilena fue implacable. El Ministro de Guerra, Gregorio Urrutia, fue apedreado cuando dejaba el Congreso. El Parlamento lo atacó amargamente y exigió cambios. Pinto reaccionó nombrando a Rafael Sotomayor, un

civil, como Ministro de Guerra. Sotomayor pidió que el Almirante Williams Rebolledo dejara el bloqueo de Iquique y trajera los blindados, uno a la vez, a Valparaíso para hacerles limpieza de carena y reparar sus máquinas, pues se había dado cuenta que los citados buques habían perdido velocidad. Williams Rebolledo fue relevado por incapaz.

El Capitán de Navío Galvarino Riveros tomó el mando de la Escuadra Chilena. Latorre fue nombrado Comandante del “Cochrane”. La escuadra chilena no solo fue reorganizada sino renovada con nuevo armamento, máquinas y todo aquello que no le fuera dado jamás a Grau.

El objeto de todas estas preparaciones era capturar o hundir el “Huáscar”. Pero durante un buen tiempo, Grau tuvo éxito impidiéndoles a los comandantes chilenos lograr su campaña ofensiva.

### **El Salitre de Atacama y el curso de la Guerra**

¿De donde salía tanto dinero chileno?

**Las salitreras del desierto de Atacama, comenzaban a dar su fruto y al bloquear Iquique durante un buen tiempo el precio del Salitre les fue favorable. Como se puede apreciar, el Salitre era el instrumento financiero que solventó y fue la causa misma de la Guerra. Lo era a tal punto que el nuevo Ministro de Guerra se mudó a Antofagasta donde “él pudiera estar cercano al teatro de las operaciones” y del Salitre por supuesto.**

El primero de octubre, Riveros estaba listo; recibió órdenes explícitas del Ministro de Guerra: atacar y destruir el “Huáscar” a como diera lugar. Riveros se enteró por algunos pescadores de que Grau estaba al sur y pacientemente le tendió una trampa. A tal efecto dividió su escuadra en dos divisiones y decidió realizar un “barrido” lo más ancho posible. El historiador y analista norteamericano William Sater considera que esta fue una iniciativa del Ministro de Guerra Sotomayor.

### **Combate de Angamos**

El 8 de octubre el “Huáscar” y “Unión” fueron así atrapados entre las dos divisiones. Grau decidió salvar a la “Unión” y enfrentó a los dos blindados, quienes lo atacaron con todo lo que tenían, muriendo primero el Gran Almirante y luego dos tercios de su tripulación. El “Huáscar” fue tomado por asalto hundiéndose, ya que no había otra actitud para tan gloriosa tripulación. Fue salvado y capturado por el enemigo.

En este combate, se constató la brecha en la tecnología usada en las naves de ambos adversarios, originada por las riquezas que los chilenos habían obtenido siguiendo un claro esquema estratégico; es decir valerse del Salitre de Antofagasta y negarle al Perú la capacidad de explotar el Salitre de Tarapacá mediante el bloqueo de Iquique. De nada sirvió la habilidad marinera y los espolonazos. Los peruanos habíamos mostrado gran valor en una lucha tan desigual, pero un estado paga estos errores “al contado”. Habíamos perdido el “Huáscar” y con él nuestra última esperanza de controlar el mar. Ahora los chilenos podían llevar a cabo sus planes en tierra y atacar, desembarcando las tropas y abasteciéndolas a su voluntad. Una prueba de lo afirmado en el presente párrafo se comprueba mediante la posterior modernización del “Huáscar” con cañones de retrocarga y ánima estriada (Armstrong tipo Rifle), como lo afirmaría la propia Armada Chilena:

*Después de la Batalla Naval de Angamos, el monitor “Huáscar” debió ser reparado en Valparaíso y aprovechando estos trabajos, se le reforzó su artillería con dos cañones de 40 libras de retrocarga, tipo Armstrong, cuyo alcance estaba entre 6.000 y 7.000 metros, lo que dejaba al monitor en excelentes condiciones de batir la artillería de ánima lisa de los fuertes de el Callao y Arica, que tenía un alcance de 3.500 metros.*

**(Afirmación no exacta, pues los cañones RODMAN instalados en el Callao eran de ánima estriada y por lo tanto de mayores alcances).**

Con el mar bajo su control, Chile tenía que elegir la playa más conveniente para la primera operación anfibia: Pisagua. Sotomayor ejecutó finalmente su plan para capturar la rica provincia de Tarapacá y sus nitratos, objetivo principal de la estrategia chilena.

## LA OFENSIVA ANFIBIA AL TERRITORIO PERUANO

### El Asalto de Pisagua y la caída de las Salitreras Peruanas de Tarapacá en poder de los Chilenos

En la mañana del 2 de noviembre, una flota chilena compuesta de seis buques de guerra y catorce vapores arribó a Pisagua. Fue una lucha sangrienta, cada pulgada de terreno fue defendida bravamente, con pérdida de casi 500 de los efectivos chilenos. Pisagua cayó y el Ejército chileno, compuesto por más de 9,500 efectivos se movió tierra adentro y tomó las posiciones altas de San Francisco. Allí fue atacado por las fuerzas combinadas boliviano-peruanas pero al no tener

la iniciativa, y por la tanto la previa selección de una posición favorable, fueron derrotadas.

Los peruanos lograron una victoria en el pueblo de Tarapacá, pero luego tuvieron que evacuar Iquique. Esta retirada, fue la victoria chilena de mayor valor estratégico. Chile por fin estaba en posesión de las ambicionadas salitreras de Tarapacá y de su valioso puerto.

Un siglo más tarde, se publicaría en la historia del Ejército chileno en Internet, bajo el auspicio de Augusto Pinochet lo siguiente:

*Durante ese período (1879-1884), el progreso de Chile no se interrumpió. La guerra estimuló el desarrollo de la importante economía industrial que sirvió en gran medida para abastecer al Ejército en campaña; se concluyó la ocupación del territorio Araucano, se culminó con la ocupación de Villarrica en 1883 y se empezaron a colonizar sus campos. El norte salitrero aumentó su producción, bajo el mando del Capitán de Navío Patricio Lynch y sus sucesores, y con sus ventas se financió el esfuerzo bélico nacional.*

**(Esto se logró esclavizando a la población peruana de Tarapacá)**

**La toma de Pisagua y la masacre de su gente fue presenciada por CUATRO buques de guerra ingleses, los HMS "Pelican", "Thetis", "Shannon" y "Turquois" y por el buque de guerra francés "Hugon". ¿Eran estos buques solo simples observadores o tenían un objetivo específico relacionado con el Salitre de Tarapacá? Este hecho no ha sido lo suficientemente investigado.**

Con la provincia de Tarapacá en manos chilenas, la escuadra chilena estableció un asedio de la costa peruana desde Arica hasta Mollendo.

El poder naval del Perú se había reducido a su mínima expresión, pues sólo contaba con la corbeta "Unión" y sus dos monitores de defensa de costa que pronto caerían. La corbeta "Unión" había sido atacada por lanchas torpederas chilenas en el puerto del Callao. Este hecho fue reportado por un observador italiano durante la guerra, el Teniente Thaon di Revel, a bordo del buque de guerra italiano "Garibaldi". El citado oficial sería el futuro Gran Almirante y "Duca del Mare" de la Marina Militar Italiana. Sin embargo, los hechos registrados según nuestra historia, nos dicen que este buque fue atacado por botes torpedo y que en el intento chileno, el cual fracasó, casi hundieron al "Garibaldi" que, por otra "extraña coincidencia", estaba muy cerca. La "Unión" sería hundida, después de la batalla de Miraflores, por su propia tripulación.



Manuel Baquedano.



Patricio Lynch.

## **La captura de Arica**

El próximo paso para los chilenos era capturar Arica. Se concentraron veinte transportes en Pisagua y entre el 18 y 25 de febrero de 1880 se embarcaron los 9,500 soldados que componían tres divisiones, quedando una en tierra en espera del regreso de los transportes. El 26 de febrero el convoy arribó a Ilo. Se envió a la “Magallanes” y la “Guacolda” a reconocer los mejores puntos de desembarco. Iniciado el desembarco, el regimiento “Esmeralda” lo hizo por la Caleta de los Hermanos y la artillería de marina por Caleta Inglesa, sin tener oposición de parte de las fuerzas peruanas. El ejército chileno desembarcó un total de 12,000 hombres sin oposición. A la cabeza de las fuerzas chilenas estaban el General Justo Artega y otro personaje conocido: el General Manuel Baquedano.

Baquedano empujó el ejército chileno en el desierto, atacó y derrotó a los peruanos en Los Angeles, el 22 de marzo de 1880 y Alto de la Alianza, cerca de Tacna, el 26 de mayo. Arica cayó en una acción combinada por tierra y por mar el 7 de junio de 1880. El asalto final fue dirigido por el Coronel chileno Pedro Lagos. Fue defendida valerosamente por el Ejército y la Marina de Guerra. Los peruanos lucharon hasta “quemar el último cartucho”, frase profunda del Coronel don Francisco Bolognesi, que expresó con claridad la realidad de la lucha: un ejército lleno de pertrechos de guerra, que aniquilaba a lo que quedaba de otro ejército, que solo contaba con el abnegado sentido del cumplimiento del deber de parte de sus soldados, a costa de sus propias vidas.

## **LA OFENSIVA CHILENA SOBRE EL CENTRO DE GRAVEDAD**

### **Estrategia chilena para el fracaso de cualquier negociación**

A partir del 8 de abril de 1880 y hasta el término de la guerra, se había bloqueado el puerto del Callao. En estas condiciones, durante los meses de setiembre y octubre de ese mismo año, Patricio Lynch atacó los puertos de Huacho, Supe, Salaverry, Pacasmayo, Eten y Paita, destruyendo instalaciones portuarias, volando los ingenios azucareros, incendiando plantaciones y cualquier fuente de riqueza peruana que sirviera para negociar préstamos con el fin de obtener pertrechos de guerra. Esta destrucción sirvió como base para que el Perú no pudiera acceder a ninguna paz negociada y las conferencias de octubre de 1880, a bordo del “Lackawanna”, desde un inicio estuvieron sentenciadas al fracaso.

## **Las operaciones anfibas chilenas sobre el centro de gravedad peruano y la caída de Lima**

El 19 de diciembre de 1880, Patricio Lynch desembarcó en la bahía de Paracas, con una división del ejército chileno de 8,500 hombres. Pocos días después hubo otro desembarco de 3,400 hombres.

El 24 de diciembre de 1880 en una operación de desembarco simultánea en la playa Curayacu y otras vecinas, desembarcó el último contingente enviado para el ataque a Lima. Se trasladaron a tierra un total de 80 cañones, 8 ametralladoras y 29,500 hombres, un número considerable de caballos y pertrechos.

Luego se librarían las batallas de San Juan y Miraflores, los días 13 y 15 de enero de 1881. Los chilenos hicieron su ingreso a la vieja Lima el 17 de enero de ese año. El aniversario de la ciudad de Lima es el 18 de enero. ¡Qué amargo debió de haber sido ese siguiente día!

Hace poco tiempo se encontró un soldado chileno semi enterrado en San Juan. Los uniformes eran de fina estofa británica y las cananas se conservaban intactas. Pero, lo que más me llamó la atención es que en las cananas de munición todavía se conservaban cartuchos ingleses. **¡Cuán rico debe haber sido este Ejército, que a miles de kilómetros de su suelo patrio, a uno de sus soldados caído en combate, se le enterraba con cananas y munición!**

### **La respuesta está dada por los mismos historiadores chilenos:**

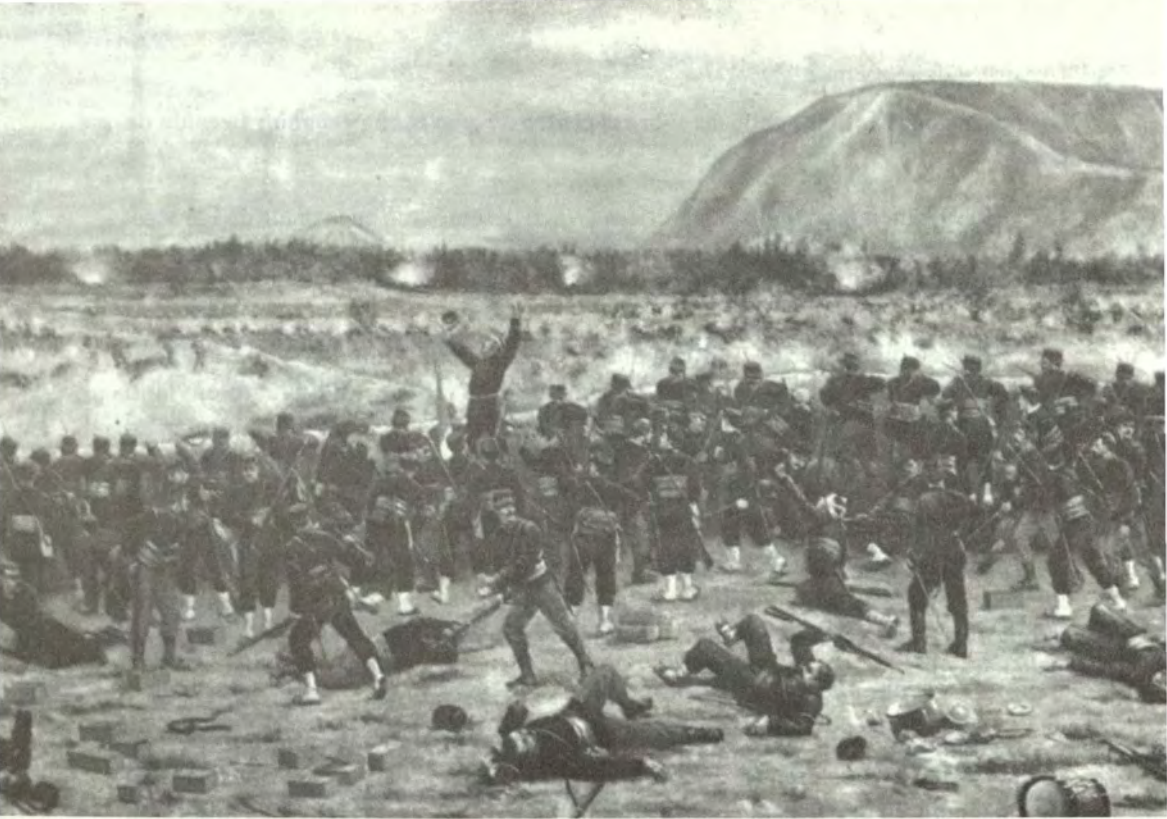
*El norte salitrero aumentó su producción, bajo el mando del Capitán de Navío Patricio Lynch y sus sucesores, y con sus ventas se financió el esfuerzo bélico nacional.*

**Web Historia del Ejército Chile:** <http://ejercito.cl/historia/rai8.htm>

## **CONSECUENCIAS DE LA ESTRATEGIA CHILENA EN RELACIÓN AL SALITRE. CONCLUSIONES**

### **Resultados de la estrategia chilena**

El celo por el bloqueo de Iquique, el cual desde el punto de vista táctico podía no tener efecto alguno, solo podía obedecer a una razón estratégica; no permitir que el Perú hiciese uso del Salitre, con el daño consecuente para la



Batalla de Miraflores, 15 de enero de 1881.

economía de nuestro país, aspecto fundamental en la conducción de la guerra. Igualmente, se pretendía demostrar a las potencias extranjeras de la época, que Chile tenía bajo su control esta riqueza peruana, y que destruido el *norte azucarero*, ***el Perú no tenía otra cosa que ofrecer y por lo tanto nada que negociar.***

Se estima que de haber bloqueado Chile el Callao desde el comienzo de la guerra, hubiera podido desembarcar impunemente en Iquique y obtener los mismos resultados que más tarde le costaron grandes sacrificios. Esta errada concepción de la Estrategia Naval de Chile, al inicio de la guerra, trajo como consecuencia que la escuadra peruana pudiera alistarse y efectuar la ruptura del bloqueo de Iquique, manteniendo durante siete meses un constante asedio a puertos chilenos. La gran pérdida del Perú fue el hundimiento de la “Independencia”, a los inicios del conflicto.

### **Interrogantes sobre la figura de Patricio Lynch**

Finalmente, podemos concluir esta apreciación, comentando que Inglaterra otorgó un apoyo incondicional a Chile, a cambio del Salitre. Me pregunto siempre **¿Por qué se eligió a Patricio Lynch como el gran administrador del Norte Salitrero?**

Este apoyo, que según versiones de los historiadores no fue sólo económico y tecnológico, pudo también haber sido militar o de transporte, evidenciado en algunas extrañas “coincidencias”, como la presencia de grandes grupos de buques de guerra como “observadores”, cuyas actividades encubiertas no habían sido apreciadas, dadas las limitaciones de la época. En fin, el apoyo tecnológico, les permitió el uso de armas cuya modernidad llamó la atención de los observadores extranjeros como fue el caso del Almirante Paolo Thaon di Revel. Este prestigioso oficial de la Marina Militar Italiana prestó especial interés al bombardeo naval del puerto de Arica y al ataque de una torpedera chilena a la fragata “Unión” en el puerto del Callao. Chile contó con serios adelantos para la época, como cañones de ánima estriada y torpedos.

Igualmente me pregunto, **¿Por qué se eligió a Patricio Lynch para destruir el Norte Azucarero? ¿Fue una operación concebida por él mismo y de su propia iniciativa?**

**Patricio Lynch al inicio del conflicto, en 1879 era Capitán de Navío, y en 1884 llegó a ostentar el grado de Vicealmirante de la Marina Chilena.**

**¿Quién es Patricio Lynch para el pueblo chileno?**

Contesto esta pregunta con la biografía sobre él escrita, por la Marina Chilena.

### **Biografía de Patricio Lynch Zaldívar**

*Vicealmirante, Comandante de la Primera División del Ejército en Chorrillos y Miraflores; General en Jefe del Ejército de ocupación del Perú y Ministro Plenipotenciario de Chile en España.*

*Fue el quinto Vicealmirante de Chile, nombrado el 8 de agosto de 1883.*

*Nació en Santiago el 1° de diciembre de 1824 y sus padres fueron Estanislao Lynch Roo, nacido en Buenos Aires y nacionalizado chileno, quien casó con María del Carmen Solo de Zaldívar y Rivera.*

*A los trece años de edad, se embarcó como Guardiamarina en la corbeta nacional "Libertad", que al mando del Capitán de Navío Robert Winthrop Simpson fue a El Callao a notificar que se reanudaban las hostilidades en la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana y se restablecía el bloqueo de los puertos del Perú.*

*Posteriormente, y gracias a sus ascendientes británicos y otras circunstancias favorables, se embarcó en la corbeta "Electra", donde permaneció la primera mitad de 1840 y navegó por toda la costa del Pacífico. En junio de ese año, fue transbordado a la fragata "Calliope", comandada por el Capitán de Navío Sir Thomas Herbert, zarpando de Valparaíso a China, para tomar parte en la guerra orientada a mantener el comercio del opio, resistido por esta nación por significar un perjuicio para la salud de su pueblo.*

*Lynch acompañó a su jefe durante toda la campaña en la China y tomó parte en nueve combates, entre ellos los asaltos de Cantón, Amoy, Chusán y Ningpoo.*

*Se distinguió también en la toma de Shanghai, donde fue condecorado por el gobierno inglés por su brillante comportamiento.*

*En 1844 fue ascendido a Teniente de la Marina inglesa. En 1847 después de vivir algunos meses en París, inició el viaje de regreso a Chile.*

*Llegó a Valparaíso, como Teniente 1° de la Armada y se le dio el mando del bergantín "Cóndor", con el que partió al Estrecho de Magallanes, donde permaneció hasta 1849. Luego, desilusionado, obtiene permiso sin sueldo para salir del país y partió a California, tras la fiebre del oro.*

*Vuelve a Chile y cuando se declaró la Guerra contra España, prestó diversos servicios con gran eficiencia. Terminada la guerra fue nombrado Gobernador Marítimo de Valparaíso en 1867, además de ascender a Capitán de Navío.*

*En 1872 se le agregó al Ministerio de Marina, donde reorganizó la escuadra para enfrentar la Guerra del Pacífico.*

*Durante esta guerra, primero asume el comando de los Transportes y luego la Jefatura Militar y política de Tarapacá, al caer Iquique en poder de Chile.*

*Será en este cargo que Lynch se luzca, pues en poco tiempo, logró una administración nueva, con toda una organización y un orden que reemplazaron el caos que vivía Iquique, como fruto de la guerra y la fuga de las autoridades. Y todo esto, sin aumentar el odio de los peruanos por los chilenos, gracias a sus virtudes diplomáticas y su carácter firme y responsable.*

*Defendió a Chile con las armas y, más tarde, con sus atributos personales, logró alcanzar la paz y renovar las relaciones con la madre Patria, interrumpidas por la Guerra contra España.*

*En general, la Guerra del Pacífico reveló en Lynch a un político y administrador de gran tacto para tratar con los extranjeros, además del valiente hombre de armas que ya se conocía.*

*La llamada "Expedición Lynch", realizada en los departamentos del norte de Lima, para imponer contribuciones de guerra, lo demostraron como un jefe muy capaz, juicioso, inflexible y duro en la mantención de la disciplina.*

*Como jefe de una división del ejército de Baquedano, que tuvo una decisiva actuación en la obtención de la victoria en la Batalla de Chorrillos y su heroico comportamiento, le dieron el título meritorio de "héroe de Chorrillos".*

*En 1881 es nombrado General en Jefe del Ejército de ocupación.*

*Lynch administró política, civil y militarmente Perú, con tal acierto, que fue clave para la ocupación del territorio enemigo, al hacer frente a la resistencia armada de los peruanos que perjudicaban los arreglos de paz y al dominar la política interna en contra de los intereses e intenciones de Chile.*

*En el ejercicio de este cargo será Lynch quien coopere con las negociaciones de paz, siendo el mejor intérprete de los propósitos y medidas del gobierno de Chile en tal sentido.*

*También desde Lima, Lynch fue quien preconizó y trabajó en obtener la paz con España, aún pendiente desde el término de la guerra contra esa nación, obteniendo un éxito total.*

*Al retirarse del Perú y volver a Chile, deja tras de sí un brillante desempeño en la administración de este país.*

*Por ello, terminada la ocupación, el gobierno chileno nombró al Vicealmirante Lynch, enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República, ante el gobierno español. Permaneció en Europa desde 1884, desempeñando su misión, hasta 1886, en que tomó el vapor "Cotopaxi" para viajar de regreso a Chile. Dos días después, falleció el 13 de mayo, siendo sus restos depositados en Santa Cruz de Tenerife y en octubre de 1886 fue traído al país por el blindado "Blanco". Por sus méritos durante la guerra se le asignaron una renta extraordinaria y todos los honores y prerrogativas de General en Jefe de campaña.*

*En Perú, además fue nombrado Ministro de Guerra y Marina, puesto que no desempeñó.*

**Considero personalmente que esta afirmación debe ser analizada y aclarada.**

*En Europa recibió condecoraciones, entre las que sobresale la del Mérito Naval, conferida por el Rey Alfonso XII de España.*

*Dejó de existir a los 62 años, dejando una reducida familia: su viuda, doña Julia Borgoño, y sus hijas Julia y María Teresa y su hijo Patricio. Su tacto político, su valentía y sentido del deber para tratar con extranjeros y nacionales le valieron siempre el más unánime y justo homenaje de consideración y respeto de parte de sus conciudadanos.*

He considerado necesario agregar algunos puntos, sobre la biografía de Patricio Lynch, según William Sater:

*Patricio Lynch fue una paradoja: mitad Inglés, mitad Peruano, parte del tiempo Marino, parte del tiempo General. Era llamado el "Príncipe Rojo" y abrazó una ecléctica y tormentosa carrera, graduado de la Escuela Militar de Chile, sirvió en la marina durante la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Sirvió en la Marina Inglesa durante la Guerra del Opio.*



Destrucción de Chorrillos después de la batalla de San Juan.



**Cabe mencionar que es importante investigar el por qué de la afirmación sobre el origen peruano de Lynch.**

Sater agrega también:

*Lynch fue la cabeza del transporte Marítimo durante la Guerra.*

**(Aquí podríamos encontrar una explicación sobre la magnitud de las operaciones anfibas y de transporte para los desembarcos).**

*Se le denunció por venderle a John Thomas North, 40,000 toneladas de guano por debajo de los precios del mercado, siendo acusado de sacar provecho para él de esta venta. Se le denunció por una operación similar a favor de la empresa Grace.*

Otro aspecto importante que cita William Sater, fue sobre el juicio a Ambrosio Letelier. Según Sater, Lynch enjuició a Letelier por abusos cometidos contra ciudadanos extranjeros en el Perú. La prensa chilena atacó duramente a Lynch por este hecho. Sin embargo, luego de enfrentamientos hasta con el mismo Pedro Lagos, Letelier fue llevado a Corte Marcial en Santiago por abusos de autoridad y apropiación ilícita así como por extorsión de ciudadanos extranjeros en el Perú.

Otro detalle interesante afirmado en este libro, fue que las elecciones de 1879 para el Congreso chileno, fueron manipuladas por Patricio Lynch, Pedro Lagos, Ambrosio Letelier y Basilio Romero. El Congreso chileno fue el órgano instigador más importante de la declaración de guerra contra el Perú y Bolivia.

Asimismo he considerado conveniente adjuntar la biografía de uno de los hermanos de Patricio Lynch, la cual considero que tiene muchas respuestas sobre preguntas que muchos investigadores nos hemos hecho sobre el fracaso de la misión de Mariano I. Prado en Europa.

#### **Biografía de Luis Alfredo Lynch Zaldívar**

*Nació en Santiago en 1834. Era hermano de Patricio y de Julio, ambos marinos.*

*Sobre su incorporación a la Marina, las Memorias correspondientes tienen datos muy poco precisos. En algunas se dice que entró al servicio como Pilotín y*

en otras como *Guardiamarina*. La fecha más exacta parece ser el 17 de marzo de 1848, por así consignarlo la mayoría de las Memorias.

Asimismo, no hay suficiente claridad en los documentos de la época sobre sus destinos. Lo que sí está claro es que en 1849 perteneció a la dotación del "Meteoro" y en 1851 pertenecía a la oficialidad de la goleta "Janequeo", que comandaba su hermano Patricio. Luego pasó al "Cazador" para servir de transporte de armas y tropas y pertrechos de las fuerzas del Presidente Manuel Montt Torres, en la corta e infructuosa revolución del General José María de la Cruz y Prieto.

En 1855 fue Comandante del "Infatigable", siendo Teniente 1º graduado. El año 1857 se desempeñó como oficial del detall del "Meteoro" y luego obtiene licencia temporal del servicio, estableciéndose en Santiago hasta 1862, año en que es designado Gobernador Departamental de Quillota.

El 3 de octubre de 1863 es ascendido a Capitán de Corbeta.

En enero de 1866 es nombrado Director de la Escuela Naval. Sin embargo, ese mismo año debe dejar la Escuela y tomar el mando del vapor "Lautaro" para llevar pertrechos al apostadero que organizó Juan Williams Rebolledo en Abtao, durante la Guerra contra España. Debido a una falla en las calderas del buque fue transbordado a la goleta "Covadonga", al mando del Capitán de Corbeta Manuel Thomson Porto Mariño, nave en la cual participa en el combate naval de Abtao, contra las fragatas españolas "Blanca" y "Villa de Madrid".

Luego se hace cargo del vapor "Paquete de Maule", que transportaba carbón para los buques chilenos. Cuando el 6 de marzo de 1866 navegaba desde Lota a Montevideo con 126 hombres para completar las dotaciones del monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia", buques peruanos que venían de Inglaterra, fue capturado por las fragatas "Blanca" y "Numancia". Hecho prisionero, junto con su tripulación, debió soportar las penalidades de su larga prisión en Cádiz, Cartagena y La Coruña. Después y bajo palabra de honor, vivió en libertad en Sevilla.

Pactado su canje junto con 226 prisioneros, fueron embarcados en la barca "Gaspard" y conducidos desde El Havre a Valparaíso, donde llegaron el 12 de diciembre de 1867.

En 1868 y 1869 es nombrado Gobernador Marítimo de Concepción y poco después cumple misiones internacionales en el Ecuador, Oceanía y Europa.

*En 1871, se acoge a la Ley del 11 de enero de 1869, en que se le aumenta un grado en su sueldo y es considerado virtualmente Capitán de Fragata. El 22 de abril de 1871, es nombrado Director de la Escuela Naval y Comandante de la corbeta "Esmeralda" donde funcionaba esta Escuela.*

*Pasa normalmente los periodos de instrucción en la zona norte, con base en Mejillones y mantiene como Segundo Comandante al Capitán de Corbeta Arturo Prat Chacón, quien lo releva en los casos de enfermedad, que fueron frecuentes y de permisos reglamentarios.*

*El 24 de mayo de 1875, durante un furioso temporal en Valparaíso, Luis Alfredo Lynch se embarca en un bote y se dirige a bordo para salvar su buque que era abordado por el vapor "Valdivia". En la colisión el buque perdió su palo trinquete y cortó las cadenas, quedando al garete, chocando al vapor "Maipú". En esos momentos llega el Comandante y pocos minutos después lo hace Arturo Prat. Entre ambos vararon la nave de proa, de manera de poder recuperarla, tal como sucedió después.*

*Siendo Capitán de Navío, Luis Alfredo Lynch fue enviado a Europa y se hallaba en París como jefe de la Comisión naval chilena, cuando se produjo la Guerra del Pacífico, contra Perú y Bolivia. Durante el conflicto desarrolló una labor extraordinaria, incansable, inteligente y sagaz cooperando al Ministro Alberto Blest Gana, en París, en desbaratar los esfuerzos peruanos en la adquisición de buques y material bélico.*

*Lynch aprovecha su amistad y contactos con jefes de astilleros y amigos de todas las marinas acreditadas en el viejo continente, para obtener informaciones sobre los intentos peruanos para obtener buques que se encontraban disponibles. Así, desbarata la adquisición en Francia de los acorazados "Solferino" y "La Glorie", para reemplazar a la fragata "Independencia" hundida en el combate naval de Punta Gruesa, denunciando que los agentes peruanos se estaban haciendo pasar por nicaragüenses. Francia, manteniendo su neutralidad, rechaza la compra.*

*Desde la Guerra contra España, ambos países, Chile y Perú, se encontraban en estado de guerra con España, en un pacto de tregua indefinida. Perú firma unilateralmente la paz y comienza a negociar la adquisición de material bélico en ese país. Lynch se traslada a España y consigue una entrevista con el rey Alfonso XII, a quien informa de las intenciones peruanas. España declara respetar la neutralidad, con lo cual se desbarata la negociación.*

*Por un corresponsal en Constantinopla, hoy Estambul, Turquía, Blest Gana detecta que Perú intenta reemplazar al monitor "Huáscar", capturado por Chile en la batalla naval de Angamos, el 8 de octubre de 1879, por el acorazado turco "Felhz-Bolend" de 2,500 toneladas, cañones de 9 pulgadas, doble hélice y 13 nudos de velocidad, que el sultán había decidido vender para financiar las deudas contraídas. Los agentes peruanos hablan con el banquero griego Jafiri para que convenza al sultán de vender el acorazado a Japón a través de un "representante del imperio nipón", por un precio de 250,000 libras esterlinas.*

*Lynch llega a Constantinopla y ayudado por el Comandante en Jefe de la flota turca, Almirante Hobbart Bajá, inglés al servicio del sultanato, desbarata el plan repartiendo sobornos a destajo entre los consejeros del sultán, entre ellos al Ministro de Marina, que a su vez ya había sido sobornado por los peruanos. El sultán al saber que lo estaban engañando y el buque iría a Sudamérica en vez de Japón, ordenó cancelar la venta.*

*Durante 1880 supervigila la construcción de las torpederas chilenas en Inglaterra.*

*En 1881, cerca de Kiel, Alemania, estaban listos para despacharse en forma indirecta al Perú dos buques, el "Sócrates" y el "Diógenes", naves de guerra mandadas a construir por Perú en los astilleros Howald, pero que habían sido modificados para pasar por buques mercantes. Agil, Blest Gana stampa su queja formal ante el gobierno alemán y comisiona a Lynch para conocer en el terreno la situación creada. Lynch reconoce que los buques se armarían en guerra, lo que refuerza el reclamo chileno. Alemania retrasó la entrega de los buques, que planificaban montar sus cañones en Inglaterra. Llegados a este último país, fueron retenidos hasta el fin de la guerra, debido a la neutralidad declarada por Inglaterra. Terminado el conflicto, al "Diógenes" se le instalaron dos cañones Armstrong rayados de 6 pulgadas y tres cañones Nordenfelt de 57 mm. y una vez llegado a el Callao, fue rebautizado "Lima". El "Sócrates" quedó en Inglaterra y se le rebautizó "Callao" y en 1888 fue comprado por EE. UU. durante la guerra con España y lo denominó "Topeka".*

*Recibió varias condecoraciones de países extranjeros. Ya antes de la guerra, el 1º de abril de 1876 se dictó una ley para aceptar y usar la de Oficial de la Orden de la Corona de Italia.*

*Por sus servicios en Europa, fue ascendido a Contralmirante, grado con el cual falleció en París, el 3 de diciembre de 1883.*

*Por ley del 28 de agosto de 1884, se le consideró como muerto en acción de guerra. Sus restos fueron repatriados en octubre de ese año y sepultado en el Cementerio General de Santiago, con los honores correspondientes a su rango. Vinieron en el crucero “Esmeralda” y los trajo su sobrino el Capitán de Corbeta Luis Angel Lynch Irwing, Comandante del buque.*

*El Almirante Luis Alfredo Lynch Zaldívar, no estuvo en combate durante la Guerra del Pacífico, pero peleó una guerra diplomática en Europa, que permitió que Chile lograra el dominio del mar, y con ello ganara la guerra.*

**Sin lugar a duda que los dos hermanos coordinaron sus acciones. Mientras Patricio Lynch conquistaba o destrozaba cualquier fuente peruana de financiamiento para la obtención de pertrechos de guerra, en Europa, Luis Alfredo Lynch desbarataba todo arreglo por la adquisición de material bélico, teniendo como apoyo a su hermano Patricio. Debemos pues recordar que el “Almirante Dinamita” se había convertido, primero en el gran administrador del salitre de Tarapacá y luego en el destructor del Norte Azucarero peruano.**

**Hago notar lo siguiente:**

**El crucero “Lima”, fue construido en HDW (Alemania) y fue retenido en Inglaterra hasta el final de la guerra debido a la “neutralidad” declarada por el Imperio Británico. Estos hechos sumados a otros demuestran la cercanía, que hubo en 1881, entre el gobierno del Perú y el Imperio Alemán.**

Estos son temas que deben ser estudiados con mayor profundidad, con la finalidad de extraer conclusiones más concretas. Pero, lo que sí podemos afirmar es que el apoyo inglés y de otras potencias europeas, fue trascendental, y causó un gran desbalance en los poderes combatientes relativos entre las dos fuerzas armadas, favoreciendo a Chile, hecho que fue determinante en las estrategias empleadas.

## **LA GUERRA CIVIL CHILENA Y SU RELACIÓN CON EL SALITRE EN TIEMPOS DE LA RIVALIDAD ENTRE EL IMPERIO ALEMÁN Y EL IMPERIO BRITÁNICO**

### **Los Antecedentes**

Las reformas económicas iniciadas por el Presidente José Manuel Balmaceda

Fernández, para controlar más de cerca la producción de las salitreras, habían desatado una fuerte oposición de los intereses económicos, normalmente en manos extranjeras; es decir, Gibbs, Edwards y el nuevo príncipe del Salitre, North.

No sólo estas reformas económicas fueron la causa de esta revolución.

### **Acercamiento del Gobierno Chileno al Imperio Alemán**

En 1884, terminada la ocupación del Perú, el gobierno chileno nombró al Vicealmirante Lynch, enviado extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República, ante el gobierno español. Permaneció en Europa desde 1884, desempeñando su misión, hasta 1886, en que tomó el vapor "Cotopaxi" para viajar de regreso a Chile. Dos días después, falleció el 13 de mayo de ese año. Los restos de Patricio Lynch fueron depositados en Santa Cruz de Tenerife y en octubre de 1886 fue traído a Chile por el blindado "Blanco Encalada". Naturalmente, la influencia que ejercía Lynch, en Chile, en favor de los británicos, se dejó de sentir.

Considero que el presidente chileno Balmaceda, al estimar que no tenía mayor presión política ni militar a favor de los ingleses, se acercó mucho al gobierno de Alemania, el cual se encontraba, en creciente competencia con el Imperio Británico. No olvidemos que se estaban formando dos bloques de potencias que desencadenarían la Gran Guerra veinte años después. Alemania, Austria e Italia y al otro bando Inglaterra, Francia y Rusia. Para la década de 1880 se estaba en plena competencia por las colonias de Africa y por las tenencias territoriales en el Océano Pacífico. Justamente ese año, 1886, Balmaceda aceptó el adoctrinamiento prusiano del ejército chileno, hecho que para Inglaterra, después de su apoyo a Chile durante la Guerra del Pacífico era inaceptable. El Capitán del Ejército alemán, Emilio Körner, "el reorganizador del Ejército chileno", fue contratado por el gobierno del presidente José Manuel Balmaceda para dichos fines. El nombre del oficial prusiano fue recomendado en forma muy especial por el Ministro de Guerra alemán, General Bronsart Schellendorf, el erudito autor del "Servicio de Estado Mayor".

### **El conflicto entre el Presidente Balmaceda y el Congreso Chileno**

El 14 de junio de 1890 la Cámara de Diputados acordó aplazar la discusión de la Ley de Presupuesto de 1891, además, los ministros se negaron a concurrir a las sesiones del Congreso cuando fueron citados por éste, lo que produjo un clima de peligrosos enfrentamientos. El 15 de octubre de 1890, el presidente José

Manuel Balmaceda declaró clausuradas las sesiones extraordinarias del Congreso, lo que constituía el cierre de éste.

Debido a que el 1° de enero no estuviera aprobada la Ley del Presupuesto de 1891, ni fijadas las fuerzas de mar y tierra, el Presidente de la República, José Manuel Balmaceda lanzó un manifiesto dirigido a la Nación, en que justificaba su resolución de no convocar al Congreso y expresaba su propósito de seguir gobernando sin la aprobación de las leyes mencionadas, fundándose en que el Poder Legislativo pretendía dejar al Poder Ejecutivo sin presupuestos, ni Fuerzas Armadas. Esta pues era una forma de ejercer presión contraria a las reformas que había iniciado el gobierno hasta en el mismo Ejército, con la cooperación alemana.

Poco después, el 5 de enero de 1891, el presidente dictó un decreto en el que declaró en vigencia la Ley de Presupuesto y la Ley que fijaba las Fuerzas de Mar y Tierra, aprobadas el año anterior. Sin embargo, el 1° de enero de 1891 la mayoría de los parlamentarios del Congreso, sobre todo movidos por los empresarios salitreros, firmaron un acta, en la cual declaraban que el Presidente de la República quedaba depuesto de su empleo, por vulnerar las garantías individuales, no cumplir con determinadas leyes y la Constitución Política del Estado. Es muy posible que esas empresas salitreras fueran las mismas que presionaron a Pinto para declararle la guerra al Perú y Bolivia 12 años antes. (Gibbs, Edwards y sumándose a ellos, el coronel británico North).

### **La relación entre los congresistas y la Marina de Chile**

El parlamentario Enrique Valdés Vergara, comisionado por el “Comité Revolucionario”, que apoyaba al Congreso, tomó contacto con el Capitán de Navío don Jorge Montt Álvarez, quien se encontraba en situación de disponibilidad y que tenía gran ascendiente sobre oficiales y personal. Convencido de la inconstitucionalidad de la actuación del presidente chileno, se plegó al movimiento del Congreso. Montt puso como condición, que los presidentes de ambas Cámaras se embarcaran, para que desde a bordo tomaran las riendas del gobierno interino del país.

## **ESTALLA LA GUERRA CIVIL CHILENA DE 1891**

### **Primeras operaciones de ambos bandos**

El día 7 de enero de 1891 al atardecer, el blindado “Cochrane” arrió embarcaciones armadas y tomó al monitor “Huáscar”, que tenía sus máquinas

desmontadas y luego lo sacó a remolque de la bahía de Valparaíso, fondeándolo frente a Las Salinas, donde se procedió a ponerlo en servicio.

El 8 de enero de 1891, la Escuadra Chilena se apoderó del vapor "Aconcagua" de la Compañía Sudamericana de Vapores y lo armó en guerra. El mismo día se apoderó de 4,500 fusiles Mannlicher de 11 mm., que transportados por el vapor alemán "Cleopatra", venían destinados al ejército presidencial. Aquí podemos observar que detrás de esta guerra, posiblemente, estuvieron dos imperios; por un bando el Imperio Alemán con el presidente Balmaceda y el Ejército Chileno, nutriéndose de doctrinas prusianas gracias a Emilio Körner, y por el otro bando, el Imperio Británico, con los congresistas y la Marina Chilena, que todavía recibía armamento sofisticado inglés.

Entre las varias acciones de la Marina Chilena está la captura de los buques "Ditsmarschen" y el vapor "Bismarck", pertenecientes al Imperio Alemán, mientras que el Presidente José Manuel Balmaceda Fernández requisó los vapores "Imperial" y "Maipú" de la Compañía Sudamericana de Vapores, de procedencia británica, la misma que apoyó los desembarcos en Pisco, Chilca y Curayacu diez años antes.

### **Los Congresistas toman las Industrias Salitreras**

El 8 de enero el blindado "Cochrane", llevando a bordo al Presidente de la Cámara de Diputados, Ramón Barros Luco, y la cañonera "Magallanes" zarparon a Iquique, donde notificaron a las autoridades de Gobierno el bloqueo de ese puerto y Pisagua. Nuevamente Iquique y Pisagua, vuelven a ser objetivos preciados como en la Guerra del Pacífico, pues controlarlos significaba controlar el Salitre, fuente de recursos militares para la guerra.

El 10 de enero los congresistas se dirigieron a Coquimbo, tomando la corbeta "O'Higgins" y el transporte "Amazonas", donde se apoderaron del puerto y recogieron armas para los regimientos en formación. Después se apoderaron de La Serena y Ovalle. El 23 de enero el monitor "Huáscar" y el "Amazonas" se apoderan de Taltal y obtienen la adhesión de la ciudad. El 19 de enero la guarnición de Pisagua adhirió a la causa del Congreso incorporando tropas, cañones y dinero al ejército congresista.

El Intendente de la provincia conociendo este hecho, dispuso el envío de un destacamento para recuperar la plaza. Los congresistas estuvieron al mando del Coronel Estanislao del Canto Arteaga, (el mismo que advirtió el cerco de las

tropas del Mariscal Cáceres en Jauja), produciéndose un encuentro con las tropas congresistas, en la salitrera de Cruz de Zapiga, que dio por resultado la retirada de las tropas congresistas a Pisagua y de las tropas presidenciales a Negreiros.

Reforzadas las tropas presidenciales se dirigieron el 23 de enero a Alto Hospicio. Las tropas presidenciales simulaban pasarse a las filas contrarias, lo que produjo la suspensión de los fuegos por un momento. Cuando ambas tropas se encontraban reunidas, las presidenciales tomaron prisioneros a la mayor parte de los congresistas.

Pisagua e Iquique, tierra peruana, una vez más pues se tiñeron de sangre y sufrieron las agresiones más severas por la codicia chilena y extranjera del salitre.

El 4 de febrero de 1891 al encontrarse reunida casi toda la Escuadra bloqueando Iquique y habiendo recibido nuevos contingentes de tropas llevados por el "Cachapoal", el Alto Mando congresista decidió ocupar Pisagua que estaba débilmente defendida. Gran parte de la tropa gobiernista que la había ocupado el 27 de enero había vuelto a Iquique a reforzar la guarnición de ese puerto.

A las 06.00 horas del día 6 de febrero bombardearon las posiciones gobiernistas de Pisagua y se desembarcaron unos 300 hombres por Caleta Playa Blanca, tropas que dirigidas por el Capitán de Corbeta Vicente Merino Jarpa avanzó concéntricamente hasta Alto Hospicio.

Mientras tanto, en el puerto de Iquique, los buques bloqueadores interceptaban los refuerzos que recibía la guarnición del puerto por la vía terrestre y bombardeaban el ferrocarril, tal como lo hicieran diez años antes en la Guerra del Pacífico. La "Magallanes" y la "O'Higgins" efectuaron el fuego de apoyo naval, bombardeando las posiciones defensivas gobiernistas.

El Comandante Valenzuela abrió fuego sobre la columna congresista del sur y envió parte de sus tropas para detener la columna del norte. La primera continuó su marcha, apoyada por la artillería de la "Magallanes" y de la "O'Higgins", cayendo sobre el destacamento que defendía Alto Hospicio y tomando posesión de un tren que el Comandante de la Plaza tenía preparado para efectuar su retirada, en caso de que fuese necesario. Después de una media hora de tregua, las dos columnas victoriosas descendieron rápidamente y mientras los buques suspendían sus fuegos, cayeron sobre el pueblo a pesar de la vigorosa defensa de la guarnición gobiernista. Toda la guarnición fue hecha prisionera.

Con esta acción, Pisagua quedó definitivamente en poder de los congresistas y sirvió de base al Ejército que operó sobre Iquique y las oficinas salitreras, tal como lo hiciera Patricio Lynch el “ Gran administrador de las Salitreras” diez años antes. Iquique siempre fue el objetivo para el control de todas las exportaciones chilenas del Salitre.

Aquí podemos preguntarnos:

¿Fue la Guerra del Pacífico un conflicto nuestro contra los chilenos o contra un Imperio que no escatimaba a quién poner contra quién con tal de tener el monopolio del Salitre?

## **LA CAÍDA DEL PRESIDENTE BALMACEDA**

### **Batalla de Placilla**

La Guerra Civil chilena terminó en la batalla de Placilla, que se puede resumir en el hecho de que fue la batalla más sangrienta de la contienda entre el Balmaceda nacionalista y los congresistas manipulados hábilmente por Gibbs y Edwards.

Los jefes del ejército gobiernista hicieron retirar las tropas, enviándolas por un lado a reforzar Quillota y por otro lado a establecer una barrera defensiva en las alturas de Placilla, para impedir el paso de las tropas congresistas a Santiago. Las ventajas estaban todas de parte de las fuerzas congresistas pero sus jefes vacilaban en atacar a las fuerzas ubicadas en Placilla. La intervención del Capitán de Navío Jorge Montt Álvarez fue necesaria para imponer la orden de ataque a los jefes de su ejército.

La victoria de los congresistas fue total.

El Ejército vencido tuvo 1,115 muertos y 2,500 heridos, lo que equivale a más del 30 por ciento de fuerzas efectivas, mientras que los congresistas vencedores, quienes tuvieron a la Marina de Chile a su lado, sufrieron 2,070 bajas entre muertos y heridos, lo que equivale al 20 por ciento de sus fuerzas efectivas.

### **El presidente Balmaceda se suicida, Jorge Montt es elegido Presidente de Chile**

El Presidente José Manuel Balmaceda Fernández dimitió y se asiló en la Legación Argentina. Se quitó la vida el 19 de setiembre de 1891.

El Capitán de Navío Jorge Montt Alvarez fue ascendido a Almirante y elegido Presidente de la República por el Congreso.

El Ejército Chileno fue leal a Chile, luchó por lo que consideraba chileno, el Salitre. Pero fue derrotado.

Estos resultados de batallas siempre caracterizaron a las contiendas por el dominio del Salitre. Lo peor de todo es que nunca se derramó sangre de quienes querían su monopolio sino de quienes eran la herramienta de su control o las víctimas de ello. Los británicos pues, habían aprendido, desde el siglo XVI a mantener el monopolio del Salitre, siendo el de América del Sur mucho más rentable que el de la India.

Las Salitreras nuevamente quedaron bajo el dominio del Imperio Británico mediante nombres como el de Gibbs, Edwards y North.

## **UNA NUEVA FIGURA EN LA HISTORIA DE CHILE. EMILIO KÖRNER**

### **La penetración del Imperio Alemán en Chile**

Sin embargo no por estos hechos concluyeron las influencias alemanas en el Ejército de Chile. En 1891, el 12 de mayo Emilio Körner había sido nombrado Secretario del Estado Mayor General del Ejército Constitucional. El 18 de julio del mismo año, la Junta de Gobierno le concedió el grado de Coronel y, a fines de 1891, el 12 de noviembre, el de General de Brigada. Asesoró al Gobierno acerca del armamento que era necesario adquirir en reemplazo de las baterías de campaña; profesor de las asignaturas de Táctica y Geografía Militar en la Academia de Guerra (1892); miembro de la comisión encargada de la reorganización de la Guardia Nacional (setiembre 1892); comisión a Europa (1894). Regresó con un grupo de 32 oficiales alemanes, puestos a disposición de Körner por el propio Emperador de Alemania, a petición del General y como una “deferencia” de Guillermo II hacia la República de Chile.

Con estos 32 instructores, el Ejército chileno pasó a ser el más preparado de la América del Sur. Entre aquellos oficiales germanos, estuvieron Von Biberstein y Von Hermann, destinados a la Escuela Militar y a la Escuela de Clases chilena, respectivamente. El 9 de setiembre de 1895, Körner alcanzó el grado de General de División, siendo nombrado, el 1° de octubre, Jefe del Estado Mayor General del Ejército Chileno. El 6 de abril de 1897, el General Körner fue Comandante General de Armas de Santiago. Durante el citado año,

redactó un informe sobre las obras de defensa de los puertos de Talcahuano y Valparaíso y formó parte de una comisión encargada de los ensayos y pruebas balísticas de los cañones transformados, de campaña y de montaña. Esta abrumadora lista de actividades y personajes prusianos no podía pasar inadvertida a los británicos quienes mantuvieron una estrecha relación con la Marina Chilena.

### **La historia de Emilio Körner**

¿Cómo pudo Chile tener este acceso a tal apoyo? La explicación a esta pregunta fue muy simple. Körner fue un emisario prusiano de mucha influencia, pues en 1867 ingresó a la Escuela Militar de Hannover, ciudad que desde el año anterior, con el resto del Estado, había sido anexada a Prusia. En 1868 ascendió a Teniente 2°. Concluida la Guerra Franco-Prusiana y luego de otorgársele el grado de Teniente 1°, entró a la Academia de Guerra de Prusia. Allí tuvo por compañeros de estudio a Von Hindenburg y Meckel, quienes ocuparon, respectivamente, los dos primeros lugares, correspondiéndole a Körner el tercero. Los nombres de estos tres primeros puestos eran del todo interesantes. Von Hindenburg, quien con anterioridad ya había sido condecorado por sus intervenciones en Sadowa (1866) y St. Privat (1870), y su victoria de Tannenberg (1914), fue nombrado Presidente de la República alemana en 1925 y reelegido en 1932.

Curiosamente Meckel tuvo una actividad parecida a la de Körner. Tuvo a su cargo la organización del Ejército Imperial japonés, cuyas victorias en las guerras contra China y Rusia, a fines del siglo XIX y comienzos del XX, fueron de suma utilidad para Alemania. Las cosas se le volvieron en contra cuando Japón se alió con Inglaterra y Francia durante la Primera Guerra Mundial, pues en Japón al igual que en Chile, la Marina Imperial fue organizada por los británicos.

**En estas condiciones, en la que se daba una gran competencia entre el Imperio Británico y el Imperio Alemán por el Salitre de los desiertos localizados en territorios cercenados al Perú y Bolivia por Chile, se ingresa a la Primera Guerra Mundial.**

## **DECADENCIA DEL SALITRE, LOS TRABAJOS DE HABER Y BOSCH Y SU RELACIÓN CON LAS PRIMERAS BATALLAS NAVALES DE LA GRAN GUERRA DE 1914**

### **BATALLAS DE CORONEL E ISLAS MALVINAS DE 1914**

En mis años de Cadete en la Academia Naval de Liorna, tuve la suerte

de tener un gran profesor de Historia Naval. El Contralmirante de la Marina Italiana Emilio Francardi, oficial submarinista durante la Segunda Guerra Mundial. Puedo decir que a este hombre le debo la vocación de la Historia y fue quien me hizo estudiar el tema del Salitre. Sus lecciones de Historia eran muy interesantes, desde las Guerras del Peloponeso hasta las batallas de Punta Estilo y Cabo Matapán. Pero hubo una que realmente me llamó la atención: la batalla de Coronel, en el Mar de Chile, siendo su protagonista principal, nada menos que el Almirante alemán, Graf Von Spee.

### La Batalla de Coronel

El “Kapitan Zur See” Von Müller había hecho destrozos en las bahías de Bengala y Ceilán y entre el 10 de setiembre y el 28 de octubre de 1914 había hundido 23 buques mercantes aliados. Había bombardeado inclusive Madrás. Nótese que estos lugares eran grandes puntos del embarque del Salitre de la India.

El Crucero “Emden” formaba parte del Escuadrón Alemán destacado en Asia del Este, compuesto por los acorazados “Scharnhorst” y “Gneisenau”, los cruceros ligeros “Emden”, “Leipzig” y “Nuremberg”.

Su misión principal era bloquear las rutas de abastecimiento aliadas hacia Europa, y proteger las propias.

Paralelamente los cruceros alemanes “Karlsruhe” y “Dresden” operaban en el Atlántico y en setiembre de 1914 eran perseguidos por el escuadrón británico del Atlántico Occidental, al mando del Almirante Sir Christopher Cradock. Este escuadrón estaba compuesto por los acorazados “Good Hope” (buque insignia) y “Monmouth”, el crucero ligero “Glasgow” y el buque de transporte armado “Otranto”, además del viejo crucero “Canopus”. Cuando el Almirantazgo Británico se enteró de los desastres que estaba realizando Von Spee y la posición de los buques alemanes, en las costas de Chile, le fue ordenado al Almirante Cradock proteger las rutas marítimas del estrecho de Magallanes. Según Lord Mountbatten de Burma, autor del libro **Poder Naval** en su relato de los hechos, la determinación del Almirante Cradock, por proteger las rutas de abastecimientos en las Costas de Chile, llevó a este Almirante a enfrentar al escuadrón de Von Spee, con fuerzas inferiores. La batalla se desarrolló rápidamente, el acorazado “Good Hope” y el “Monmouth” fueron hundidos entre las 19 horas las 22 horas del día 1° de noviembre de 1914. El Almirante Cradock murió en la batalla.

El historiador Luis de Sierra, Capitán de Corbeta de la Armada Española, en su libro **El mar en la Gran Guerra**, afirma que la intención del Almirante

Von Spee fue la de “Caer sobre el tráfico aliado que traía carbón y embarcaba cobre y guano en los puertos de Chile”. Naturalmente contenía una pequeña confusión; no era guano sino Salitre, y fue tanto este tráfico que alcanzó la cifra de 3 millones de toneladas por año.

#### **Batalla de las Islas Malvinas de 1914**

Como consecuencia de los hechos, el 11 de noviembre del mismo año Sir Winston Churchill, ministro de Marina de ese entonces, envió al “Princess Royal” al Caribe, con órdenes de atacar a Von Spee si intentaba cruzar el Canal de Panamá y al “Invencible” y al “Inflexible” a cargo del Almirante Sir Frederick Sturdee con destino al Sur Atlántico. A estos buques se les unieron el “Carnarvon”, el “Cornwall”, el “Kent”, el “Bristol” y dos sobrevivientes de la batalla de Coronel; el “Glasgow” y el viejo “Canopus”. Todos ellos se encontraban en las Islas Malvinas, el día 7 de diciembre de 1914. El 8 de diciembre, a las 08:00, mientras estos buques se abastecían de carbón, Sturdee supo que Von Spee se acercaba para atacar las Islas Malvinas, por lo que ordenó el zarpe de emergencia e izó la señal CHASE (a la caza) a las 10:00. El único buque alemán que escapó de la trampa británica fue el “Dresden”, todos los demás, el buque insignia “Scharnhorst”, el “Gneisenau”, el “Nurnberg” y el “Leipzig”, fueron hundidos entre las 16:00 y las 21:00 y murieron en ese memorable día, el Almirante Graf Von Spee y sus dos hijos, jóvenes oficiales de Marina.

Fue así como los embarques con Salitre siguieron llegando a Europa pero no a Alemania, sin embargo esto no paralizó las operaciones de guerra, por el contrario, se dieron hechos que cambiarían de plano las relaciones económicas entre Inglaterra y Chile, hacia 1924; es decir el reemplazo del Salitre por un producto sintetizado químicamente.

#### **EL REMPLAZO DEL SALITRE MEDIANTE LA OBTENCIÓN ATMOSFÉRICA DEL AMONIACO; EL PROCESO HABER-BOSCH**

Leyendo las notas de Raymond Zmaczynski de la Universidad de Chicago, IL, sobre el tema, podemos resumir la historia del famoso Proceso de Haber y Bosch para la obtención del amoniaco, pero lo que es más importante, sus consecuencias relacionadas con el tema del Salitre.

#### **La historia del Proceso Haber**

El Proceso Haber para la síntesis de amoniaco (NH<sub>3</sub>) partiendo de los

propios elementos de la atmósfera terrestre, nitrógeno ( $N_2$ ) e hidrógeno ( $H_2$ ) se discute en casi todos los textos de química de universidades como un ejemplo excelente de equilibrio químico. Muy poco se dice sobre los efectos que este proceso tuvo en el curso de la Historia y en la sociedad. Sin embargo, los efectos del Proceso de Haber fueron muy importantes tanto en la historia de los fertilizantes como en la historia de los explosivos.

Los fertilizantes naturales como estiércoles y residuos de los huesos de animales fueron usados desde tiempos antiguos. Las ideas de rotación de los sembríos, permitiendo el reposo de la tierra y el enriquecimiento de la misma también son muy viejas. El estudio moderno de plantas, tierras, y requisitos químicos para su crecimiento no se estableció hasta el 1840 en Europa. La primera producción de fertilizantes en base a fuentes químicas inorgánicas también empieza en este momento.

El estudio científico estableció tres elementos como necesarios y en cantidades grandes para el crecimiento de la planta: el potasio (K), el fósforo (P), y el nitrógeno (N). Estos elementos de fertilizantes inorgánicos estaban en todos los depósitos de origen mineral. Desde los años 1840 a nuestros días se han encontrado varios depósitos de piedras de fosfato y potasa para proporcionar fuentes adecuadas de los elementos fósforo y potasio. El proceso y técnicas de preparación de los fertilizantes y su producción han ido cambiando, pero la reacción química y conceptos que están involucrados en ellos, continúan permaneciendo básicamente iguales. El guano por ejemplo contiene sales de amoníaco, nitratos y fosfatos, (mientras que el Salitre o SALTPETER es o Nitrato de Sodio o Nitrato de Potasio).

### **El Proceso Haber como fuente de Nitrógeno**

El caso del nitrógeno fue totalmente distinto, pues sólo existían tres fuentes; el salitre que poseía Chile ( $NaNO_3$  NITRATO de SODIO), el cual abastecía a más del 60% de los requerimientos del mundo durante el siglo XIX; el Salitre que venía de la India, con muchas impurezas para fines militares; y el Salitre de Estados Unidos (fundamentalmente, Nitratos de Potasio). Periódicamente se descubrieron otras fuentes de nitrógeno como el guano, pero normalmente, estas fuentes se agotaban en el entorno de unos pocos años. También se produjeron amoníaco y nitratos de la destilación destructiva del carbón y como derivados industriales de otros procesos químicos.

Cuando la población mundial aumentó, igualmente se incrementó el uso de los fertilizantes. El uso de fertilizantes con un volumen de nitrógeno alto mejoró

los rendimientos de las cosechas, pero causó preocupación a algunos científicos en los años 1890 por el agotamiento de las fuentes de nitrógeno. Debido a que las plantas no pueden convertir nitrógeno atmosférico directamente en nitrógeno soluble necesario para su desarrollo, la humanidad tenía que buscar una solución.

A principios del siglo XX se introdujeron tres métodos para obtener el nitrógeno de la atmósfera; es decir, de un gas inactivo en el aire, convertirlo en compuestos de nitrógeno para luego, reaccionando con otros elementos, ser usados para producir fertilizantes o usarlos directamente. Dos de estos métodos, el proceso del arco eléctrico y el proceso en base al Cyanamid, si bien fueron usados, al principio del siglo XX, nunca demostraron ser eficaces para la producción de fertilizantes en los Estados Unidos. El tercer proceso, el de Haber fue el que más duró y el que demostró ser el más eficaz en la tecnología química y de fertilizantes.

### **El Proceso Haber-Bosch**

El nombre completo del proceso es el de Haber-Bosch. Fritz Haber y Karl Bosch de Alemania desarrollaron el proceso en los primeros años del siglo XX, antes de la Primera Guerra Mundial. Haber visualizó el proceso químico y Bosch diseñó la máquina de alta presión y temperatura para hacer reaccionar a la molécula de nitrógeno con la molécula de hidrógeno, ambas contenidas en la atmósfera terrestre. Por eso a este proceso se le llamó Proceso Atmosférico para la obtención de un producto nitrogenado; el amoníaco. Fue un esfuerzo conjunto entre la industria y la universidad alemana. Mientras que la reacción entre el gas de nitrógeno y gas de hidrógeno para producir gas del amoníaco había sido conocida desde hacía muchos años, los rendimientos eran muy pequeños y la reacción muy lenta.

Haber, Bosch y sus colaboradores determinaron las condiciones físicas necesarias (temperaturas altas y presiones muy altas) y los catalizadores necesarios (una variedad fue encontrada, siendo los más baratos y eficaces, los óxidos de hierro con rastros de óxidos de otros elementos comunes). La industria alemana también desarrolló el equipo de alta presión necesario para ejecutar el proceso. Hacia 1913, ya una planta química estaba operando en Alemania, produciendo el amoníaco mediante el proceso de Haber-Bosch.

### **CONSECUENCIAS DE LOS TRABAJOS DE HABER Y BOSCH EN LA GRAN GUERRA**

La Primera Guerra Mundial empezó en 1914. Como hemos visto, en los

inicios de la guerra, se libraron batallas navales cerca de la costa de Chile y en el Atlántico Sur, entre ingleses y alemanes. Estas batallas, inicialmente, permitieron a los alemanes transportar algunos nitratos a Alemania pero al final de estas batallas navales y otras, el Imperio Británico, conquistó el dominio de los mares y con ello, el de las rutas marítimas para los abastecimientos, y sobre todo el de los nitratos.

### **La reacción del Imperio Alemán y el Proceso Ostwald**

Muchos historiadores y científicos piensan que Alemania se habría quedado sin nitratos, a los inicios de 1916, si no hubiera sido por los descubrimientos científicos alemanes y su tecnología industrial. Una razón por la cual, la guerra duró hasta 1918, fue el uso del proceso Haber-Bosch para hacer el amoníaco y el proceso Ostwald para convertir amoníaco en ácido nítrico y nitratos. Con estos procesos los alemanes pudieron hacer explosivos y fertilizantes, sin tener que apoyarse en una fuente extranjera de estos productos químicos. Asimismo, no los afectó, para estos fines, el hecho de no contar con el poder naval necesario para transportar estos químicos a Alemania. ( Sin embargo, de haber tenido un mejor poder naval, hubieran evitado que los aliados fueran abastecidos de Salitre, aprovechando mejor la ventaja del autoabastecimiento de estos nitratos necesarios para la guerra).

### **Los precios del Salitre son controlados por “Cárteles”**

En la Alemania de aquellos años, se empezaron a fabricar los explosivos y los fertilizantes, en base a los recursos naturales disponibles en el aire, agua y carbón. Los Aliados, sin embargo, eran casi exclusivamente dependientes de los nitratos chilenos. Durante la guerra, el precio de los nitratos chilenos subió dramáticamente porque las sociedades (Cárteles del Salitre) que controlaban el suministro de nitratos, fue dominado por alemanes nacionalistas y sus simpatizantes. Eventualmente, la diplomacia norteamericana, era la encargada de mantener el camino abierto para el suministro de nitratos a los Aliados, con una buena ganancia para los chilenos.

Los esfuerzos británicos y norteamericanos para producir amoníaco usando el proceso Haber-Bosch, durante el Primera Guerra Mundial fracasaron, pese a que se hicieron varios esfuerzos y patentes para dicho proceso. El fracaso se debió a la falta de conocimiento y habilidad para construir y mantener el equipo de alta presión necesario para llevar a cabo la reacción entre el Nitrógeno y el Hidrógeno atmosférico y a la falta de conocimientos necesarios sobre la química

de los catalizadores. Las patentes alemanas de la época, omitieron a propósito, muchos detalles técnicos vitales, particularmente aquellos acerca de la preparación de los catalizadores requeridos.

## **EL PROCESO HABER-BOSCH Y LA POST GUERRA**

### **Fabricación de las primeras plantas de Nitratos Sintéticos fuera de Alemania**

Durante los años 1920, se construyeron las primeras plantas productoras de amoníaco, basadas en el Proceso de Haber-Bosch en los Estados Unidos y en Europa, excepto en Alemania que ya las tenía. En algunos casos, la información necesitada fue obtenida mediante el espionaje industrial; en otros casos se lograron otros procesos similares al Proceso de Haber-Bosch, pero se desarrollaron usando catalizadores distintos debido a que fueron usadas temperaturas y condiciones de presión diferentes. Durante los años 1920 a los años 1930, los dueños de las minas de Salitre y algunos fabricantes químicos europeos trataron de formar un cártel (de Sociedades) para controlar el suministro y precio de los nitratos del amoníaco, pero los resultados fueron infructuosos.

### **La proliferación mundial del nuevo proceso para la obtención de los Nitratos y la decadencia de la industria del Salitre natural**

Durante los años 1920 las pequeñas empresas productoras de amoníaco se juntaron y se convirtieron en compañías químicas más grandes y lograron proporcionar métodos más baratos y eficaces de producción de esta sustancia. Durante los años 1930, la agricultura americana desarrolló métodos que permitían agregar amoníaco directamente a la tierra como fertilizantes. Además, los procesos continuaron mejorando y fueron desarrolladas mejores reacciones químicas para su obtención. Aunque el uso del amoníaco de estas plantas en fertilizantes era todavía más caro que usar algunos derivados de otras reacciones, el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial aumentó la demanda y se lograron mejores métodos, más baratos y eficaces.

Es así pues que los Procesos de Haber-Bosch y los procesos de Ostwald aumentaron la cantidad y disponibilidad de explosivos producidos, pero sustancialmente, estos métodos no cambiaron las técnicas y las reacciones químicas básicas que Nobel y otros desarrollaron a finales del siglo XIX. Más bien, el Proceso de Haber-Bosch ha cambiado la manera de producir y de usar fertilizantes de nitrógeno y ha aumentado su disponibilidad y uso. Esta familia de

fertilizantes fue una parte importante de la “Revolución Verde” del siglo XX, y es por ello que al Salitre y al Amoniaco se les ha conocido, casi siempre, como fertilizantes y se les ha escuchado menos como elementos fundamentales de la producción masiva de explosivos para las guerras.

Los hechos aquí relatados llevaron inevitablemente a que los precios del Salitre se derrumbaran y que Chile no tuviera más esa importancia que tuvo para los aliados durante la Gran Guerra.

## **CHILE DESPUÉS DE LOS AÑOS 1920 Y EL RETORNO DE TACNA AL PERÚ**

### **LOS ACONTECIMIENTOS POLÍTICOS EN EL CHILE DE LOS AÑOS 1920**

#### **El descontento social chileno y la nueva Constitución de 1925**

Durante la década que siguió a la Primera Guerra Mundial las ventas del Salitre cayeron y el descontento popular entre las clases medias y obreras chilenas fue alimentado por una inflación creciente. Las clases media y obrera apoyaron la elección del presidente Arturo Alessandri Palma, un reformista en 1920. Cuando el Congreso bloqueó sus iniciativas, las clases medias y el Ejército hicieron sentir su descontento.

En 1924, Alessandri renunció para forzar al Congreso a aceptar sus reformas sociales. El Ejército Chileno lo impuso en el poder en 1925. Después del movimiento militar del 23 de enero de 1925 se resuelve llamar al Presidente Alessandri, quien aceptó volver a asumir su cargo siempre que se diera una nueva Constitución al país. Sus reiterados esfuerzos para reformar la Carta Fundamental de 1833 no se habían concretado anteriormente.

Ese año, 1925, con el apoyo del Ejército Chileno, se instauró la nueva constitución estableciendo una república presidencial, se separaron Iglesia y Estado chilenos y se dieron nuevas legislaciones laborales y de bienestar social.

### **CRISIS POLÍTICA Y ESTATIZACIÓN DE LAS SALITRERAS**

Durante el período entre 1924 y 1932, se formaron y disolvieron 21 gabinetes de gobierno. Éstos eran años de crisis profundas en Chile, marcadas por el esfuerzo de crear una nueva estructura política, reemplazando la oligarquía con una nueva elite política. Bajo la dictadura militar de Carlos Ibáñez del Campo

(1927-31), se introdujeron nuevas reformas económicas: se desarrollaron nuevos productos industriales, se nacionalizaron parcialmente las salitreras, se iniciaron trabajos públicos, y la educación pública fue mejorada. Pero estas reformas no tocaron el poder económico de la oligarquía que seguía siendo la fuerza política principal.

## **ULTIMOS INTENTOS PARA SALVAR LA INDUSTRIA SALITRERA CHILENA**

### **El Presidente Carlos Ibáñez del Campo**

Carlos Ibáñez del Campo fue el presidente chileno desde 1927 a 1931 y desde 1952 a 1958. Si bien Ibáñez se alineó con revolucionarios fascistas extranjeros, hizo muchas reformas domésticas constructivas. Después de una carrera militar de 30 años, Ibáñez participó en una revuelta en setiembre de 1924 contra el gobierno de Arturo Alessandri Palma pero luego impuso a este último en el poder hasta 1925. El 23 de diciembre de ese año, asume la presidencia Emiliano Figueroa.

Desde 1925 a 1927, Ibáñez controló Chile mientras era Ministro de Guerra y luego como Ministro del Interior. En 1927 forzó la resignación del presidente Emiliano Figueroa Larraín. El 22 de mayo se celebraron elecciones presidenciales en Chile que otorgaron un 96,7% de los votos a Carlos Ibáñez del Campo, único candidato, y así mantuvo el poder hasta 1931. Apoyado por el Ejército, desterró o encarceló a todo opositor.

### **La Compañía de Salitre de Chile (Cosach), y los Capitales Norteamericanos**

El régimen de Ibáñez del Campo se concentró en el desarrollo industrial, sobre todo de la debilitada industria del Salitre que trató de rescatar a través de la creación de una corporación monopólica, la Compañía de Salitre de Chile (Cosach), muy dependiente de capitales norteamericanos. Pero la Cosach falló y la depresión mundial de 1930 acabó con la entrada de capitales extranjeros; la industria del Salitre se desmoronó y con ella, la economía chilena de ese entonces. En julio de 1931, Ibáñez huyó por los Andes al destierro en Argentina. Ibáñez volvería a ser presidente de Chile en 1952.

Esto es lo que se vivió en Chile durante los años 1920 al 1930, años en que se luchaba en el Perú por la reincorporación de los territorios cercenados al suelo patrio, como consecuencia de la Guerra del Pacífico. Es decir, Ibáñez del Campo fue el hombre del poder durante esos años en Chile, y naturalmente apoyado por

los intereses de capitales norteamericanos con el propósito de rescatar la industria salitrera chilena.

## LA DECADENCIA DE LA INDUSTRIA SALITRERA CHILENA Y EL REGRESO DE TACNA AL PERÚ

¿Cómo Estados Unidos, y sus representantes, el General Pershing y luego el General Lassiter, podían, en estas condiciones, ser imparciales para una labor tan delicada como los plebiscitos propuestos para Tacna y Arica?

Pero el Proceso Haber-Bosch, a partir de 1925 se fue haciendo un común medio para la obtención masiva de explosivos y fertilizantes, y con ello el Salitre natural de Atacama y Antofagasta, esa riqueza, que desde los años 1830 hasta 1920, abasteció al 65% del mercado mundial, seguía disminuyendo de precio en los mercados internacionales. Entonces el clamor de los pueblos en las tierras arrebatadas por la violencia de la codicia humana, se comenzó a escuchar y por lo menos Tacna y Tarata fueron devueltas a la Patria Peruana.

Para probar lo que he afirmado en el párrafo anterior cito textualmente lo escrito por un ilustre tacneño, don Jorge Basadre, protagonista de aquellos hechos, en el libro, Reflexiones en torno a la Guerra de 1879:

*XVII. Los Buenos Oficios. Sus episodios secretos revelados gracias a una documentación ignorada.*

*Desde que surgieron las primeras dificultades en Arica habíanse iniciado conversaciones secretas entre el delegado chileno Agustín Edwards y el general Pershing para buscar un arreglo extra-plebiscitario a base de la división del territorio en litigio, o de su internacionalización, o del funcionamiento de un Estado para-choques cuya neutralidad sería garantizada por Chile, el Perú y Bolivia. En un cable de 9 de enero de 1926, el Embajador Poindexter comunicó a Washington que el Presidente Leguía le había manifestado que estaba dispuesto a ceder Arica a Bolivia si el Perú ganaba el plebiscito y que podía ratificar por escrito dicho anuncio.*

*Cuando el señor Kellogg, Secretario de Estado en el gobierno del Presidente Coolidge, percibió a través de reiteradas evidencias, que obstáculos inmensos impedían el cumplimiento del acto electoral ordenado por el laudo de 4 de marzo de 1925, interpuso sus "buenos oficios" con la finalidad de lograr un arreglo distinto entre Chile y el Perú. La iniciativa del árbitro, no carente de irregulari-*

*dad, ya que debió buscar sólo el estricto cumplimiento del fallo por él mismo expedido, fue aceptada por la cancillería de Santiago bajo la condición de que no se detuvieran las actividades plebiscitarias.*

*En el curso de dos veces sucesivas el gobierno peruano ofreció resistencias ante el nuevo camino entonces abierto. El funcionario del Departamento de Estado señor White llamó a Velarde (Cancillería Peruana) y le inquirió sobre lo que pretendía nuestro país con tal negativa, ya que en Arica no hacía sino exigir indefinidos aplazamientos.*

*Al llegar el General Pershing a Washington después de su infructuosa misión como Presidente de la Comisión Plebiscitaria, se encerró en una actitud totalmente huraña y reservada ante el Embajador del Perú, contra lo que cabía esperar.*

*Sistemáticamente, fue igual su actitud más tarde, quizá por orden de su gobierno o por razones no ubicables.*

**Por lo expuesto en este interesante párrafo del relato sobre los hechos de Don Jorge Basadre al cual tituló “Conflicto de pasiones y de intereses en Tacna y Arica”, sostengo que perdimos Arica por intereses de capitalistas norteamericanos y nos fue devuelta Tacna gracias a su heroica gente y posiblemente a dos alemanes: Fritz Haber y Carl Bosch.**

#### **EL TRISTE FINAL DEL “ORO BLANCO CHILENO”**

Quando se establecieron las relaciones diplomáticas entre el Perú y Chile, don Jorge Basadre, en ese mismo trabajo relató lo siguiente:

*Más tarde, cuando Ríos Gallardo llegó a Lima como entusiasta Embajador de Chile, celebró entrevistas con Leguía y algunos de sus funcionarios en torno a las relaciones comerciales entre los dos vecinos reconciliados. Se habló de establecer sociedades mixtas para la explotación del petróleo y del azúcar, o sea de dos productos peruanos; de unificar las flotas mercantes (la nuestra era mucho más débil), de formar una empresa aérea común, de rebajar los derechos en los aranceles por etapas; y de marchar sin trastornos hacia una unión aduanera entre Chile, Arequipa, Puno, Cusco, Moquegua y Tacna.*

Y si relacionamos lo propuesto por el diplomático chileno de aquella época con lo afirmado en el artículo chileno, “Epoca del Salitre” disponible en Internet, el cual a la letra dice:

*También se introdujo el nitrato sintético, lo que desencadenó el fin de la historia salitrera. La creciente necesidad mundial de abonos nitrogenados y la guerra, incentivaron a que los países europeos, en especial Alemania desarrollara su propio abastecimiento sobre la base de sulfato de amonio sintético. El éxito de este alcance desplazó paulatinamente a la producción chilena la que en 1910 representaba el 65 por ciento de los abonos nitrogenados consumidos en el mundo. Esta bajó al 30 por ciento en 1920 y al 10 por ciento hacia 1930. En los años 50 la producción de salitre en Chile representaba sólo el 3 por ciento del consumo nacional.*

En pocas palabras, para Chile muchas cosas cambiarían tempestivamente, en especial para su Economía.

**El codiciado “oro blanco” de Atacama y Tarapacá, por el cual murieron tantos, entre los cuales estaba nuestro Gran Almirante don Miguel Grau, y los valerosos marinos peruanos que lo acompañaron en Angamos, el Coronel don Francisco Bolognesi y tantos otros soldados peruanos en Arica, el Capitán de Navío Juan Fanning y los valerosos peruanos y extranjeros que lo acompañaron en las Batallas de San Juan y Miraflores, el Comandante chileno Arturo Prat en su desesperado pero valeroso intento por abordar el “Huáscar”, el Almirante inglés Christopher Cradock en su valeroso intento por proteger las rutas marítimas de abastecimiento de Nitratos durante la Gran Guerra, el Almirante alemán Graf Von Spee y sus hijos bloqueando gallardamente ese tráfico; es decir aquella sustancia que por siglos había hecho depender a quienes dominaban el mundo en base al poder de los cañones, ya no era esperanza de riqueza para nadie, y fue así como el preciado Salitre perdió su importancia, y con ello, las famosas salitreras de las costas americanas del Pacífico Sur.**

El científico alemán Fritz Haber recibió el premio Nobel en 1918 por haber descubierto el proceso físico-químico para la obtención del Amoníaco.

El ingeniero alemán Karl Bosch recibió el premio Nobel en 1931 por haber inventado la planta química que industrializó el proceso.

El proceso desarrollado por estos ilustres científicos sigue usándose alrededor del mundo, para la producción masiva del amoníaco, el cual es usado para la fabricación de los fertilizantes y sirve como fuente primaria del nitrógeno en la producción de muchos químicos.

Se dice que hoy las Salitreras de Tarapacá y Antofagasta sólo podrían abastecer por un año, las necesidades mundiales de nitratos; pero no porque se hayan agotado estas sustancias en esos extensos territorios, si no porque se ha incrementado vertiginosamente el consumo de los nitratos en el mundo.

## REFERENCIAS

- James R. Mc. Donald de la **Enciclopedia Compton**
- Robert N. Thomas, profesor de Geografía de la Universidad de Michigan
- C.H. Cooper de la Universidad de Cambridge
- Archivos MRBLOCH de la India
- Doctora Carolina Trejos (Ciudadana Chilena)
- **Historia de la República del Perú** de Jorge Basadre
- Comentarios y Evaluaciones sobre las Estrategias Navales Empleadas por las Marinas del Perú y Chile en la Guerra del Pacífico.  
Trabajo presentado durante el curso de Guerra Naval de 1998 por los Oficiales Alumnos:  
Capitán de Navío Oscar PENNY Cabrera  
Capitán de Navío Jorge MEJIA Maguiña  
Capitán de Navío Carlos GAMARRA Elías
- **Reflexiones en Torno a la Guerra de 1879** por:  
Jorge Basadre  
Heraclio Bonilla  
Baltazar Caravedo Molinari  
Luis Jaime Cisneros  
Margarita Giesecke  
Wilfredo Kapsoli  
Pablo Macera  
Nelson Manrique  
Edgardo Mercado Jarrín  
Luis Pásara  
Alberto Tauro del Pino  
Jaime Yrigoyen
- **Chile and the war of the Pacific** por William Sater de la Universidad de California.
- **Historia de la Guerra del Pacífico de 1879**, según la Armada Chilena.

- **Historia de la Guerra Civil Chilena de 1891**, según la Armada Chilena
- **Historia de la Guerra del Pacífico de 1879**, según el Ejército Chileno
- **El Mar en la Gran Guerra** por el Capitán de Corbeta de la Armada Española Luis de la Sierra.
- **Poder Naval** de Lord Mountbatten of Burma
- **Lecciones de Historia Naval** del Almirante de la Marina Italiana Emilio Francardi
- **Historia del Proceso Haber-Bosch para la obtención del Amoniaco** del profesor Raymond Zmacynski de la Universidad de Chicago.

### ***Discurso de recepción del Rvdo. P. Armando Nieto Vélez S.J.***

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú ha convocado a esta solemne sesión pública para incorporar formalmente como Miembro de Número al Contralmirante Oscar Penny Cabrera. Reconociendo los méritos académicos y profesionales del Almirante Penny, nuestra Junta Directiva primero, y luego la Asamblea General, lo eligieron con la esperanza de tener en él un eficiente colaborador en la tarea común, que desde hace veintisiete años nos ocupa.

El distinguido oficial que hoy se incorpora a nuestro Instituto posee una densa y brillante foja de servicios en los campos navales, académicos y profesionales, dentro de los que descuella el tiempo dedicado a la docencia en universidades y escuelas superiores.

Después de su instrucción escolar en los colegios Santa Rosa (Maryknoll) y Champagnat, ingresó a la Escuela Naval de La Punta. Viajó a Italia para incorporarse en la acreditada Academia Naval de Livorno. Hizo cursos de postgrado en la Universidad italiana de Pisa y en la Escuela Superior de Guerra Naval, así como en nuestra Pontificia Universidad Católica del Perú, de la cual proviene una decena de Miembros de Número del Instituto.

El Almirante Penny obtuvo los títulos y grados de Ingeniero de Sistema de Armas, por la Academia Naval di Livorno y de Doctor de Ingeniería Electrónica por la Universidad de Pisa. Asimismo, es Ingeniero Electrónico de la Universidad Nacional de Ingeniería del Perú y ha efectuado una especialidad en Relaciones Internacionales en la Universidad Católica.

Ha ejercido por largos años la enseñanza de disciplinas científicas y técnicas en la Universidad de Lima, la Escuela Superior de Guerra, el Instituto Nacional de Telecomunicaciones (INICTEL), la Facultad de Ingeniería de la Universidad Ricardo Palma, la Escuela de Administración de Negocios (ESAN) y el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM). Ha participado como invitado y ponente en numerosos congresos y conferencias acerca de asuntos altamente especializados como la robótica y su aplicación a la industria nacional, filtros digitales para radares y sonares, sistemas automáticos de diseño electrónico y diseño automatizado electrónico.

El Almirante Penny es miembro activo del Instituto de Ingenieros Eléctricos, miembro de las Sociedad de Robótica, Procesamiento de Señales, Control Automático, Mecatrónica, Electrónica Industrial, Educación e Ingeniería Oceanográfica; y miembro también del Colegio de Ingenieros del Perú.

Nuestro nuevo consocio se incorpora al Instituto con la lectura de un tema en el cual ha trabajado con suma dedicación y amplio sustento informativo: “El Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879 y consecuencias posteriores”. Su completa disertación abarca cinco secciones, en las que entrelaza la historia política, económica y naval con sagaces consideraciones acerca de estrategias navales; muy propias, unas y otras, de las finalidades que ha asumido y cumple nuestro Instituto.

De su bien documentado trabajo, extracto y comentario solamente algunos aspectos. Ante todo, queda demostrado en el discurso el complejo conjunto de razones económicas, militares y estratégicas por las cuales se elevó la cotización del nitrato de sodio o del nitrato de potasio en el primer mundo de los imperios europeos. Basta recordar que durante la Guerra de Sucesión española a comienzos del siglo XVIII se calcula que el consumo de salitre fue de dos mil toneladas al año, y que esa cifra se duplicó durante las guerras napoleónicas. Y durante la I Guerra Mundial —entre 1914 y 1918— el consumo llegó a tres millones de toneladas, lo cual coincide con la cifra que se exportó de Chile durante esos años, en que ya habían transcurrido treinta de la ocupación chilena de los desiertos bolivianos y peruanos de Atacama y Tarapacá.

Hay una afirmación de nuestro nuevo consocio que es realmente indiscutible: “El objetivo político de la guerra para el gobierno de Chile era la expansión territorial hacia el norte, y la apropiación de las salitreras y el guano de Antofagasta y Tarapacá, a fin de hacer frente a la difícil situación económica por la que atravesaba el país como consecuencia de la guerra de 1866 y de la política armamentista emprendida”.

Corroborando esa afirmación podemos añadir dos citas significativas, pues proceden de fuentes chilenas inobjetables. El Canciller Balmaceda en una carta circular del 21 de diciembre de 1881 (el mismo Balmaceda que cinco años más tarde llegaría a ser presidente de la República, y que se suicidaría en 1891), dice: “El territorio salitrero de Antofagasta y el territorio salitrero de Tarapacá fueron la causa real y directa de la guerra. Devolver al enemigo el dominio de la causa misma de la contienda, después de nuestros triunfos y de la posesión de aquellos territorios, habría sido una imprevisión injustificable y una falta absoluta del conocimiento que suponen las cuestiones del Estado”.

Todavía más explícita es la confesión de Abraham Koenig, ministro plenipotenciario que Chile envió en 1900 a la Paz. Esta nota de Koenig causó honda impresión en América y puso término a los ofrecimientos chilenos de puerto para Bolivia:

*Es un error muy esparcido y que se repite diariamente en la prensa y en la calle, el opinar que Bolivia tiene derecho de exigir un puerto en compensación de su litoral. No hay tal cosa. Chile ha ocupado el litoral y se apoderado de él con el mismo título con que Alemania anexó al Imperio la Alsacia y la Lorena, con el mismo título con que EEUU de América del Norte han tomado Puerto Rico. NUESTROS DERECHOS NACEN DE LA VICTORIA, LA LEY SUPREMA DE LAS NACIONES. QUE EL LITORAL ES RICO Y QUE VALE MUCHOS MILLONES, ESO YA LO SABÍAMOS, LO GUARDAMOS PORQUE VALE; QUE SINADA VALIERA NO HABRÍA INTERÉS EN SU CONSERVACIÓN. Terminada la guerra, la nación vencedora impone sus condiciones y exige el pago de los gastos ocasionados. Bolivia fue vencida, no tenía con que pagar y entregó el litoral. Esta entrega es indefinida, por tiempo indefinido, así lo dice el Pacto de Tregua; fue una entrega absoluta, incondicional, perpetua. En consecuencia Chile no debe nada, no está obligado a nada, mucho menos a la cesión de una zona de terreno y de un puerto.*

Con ruda franqueza Koenig ha resumido la causa de la guerra, causa que el Almirante Penny ha puesto de relieve en la parte central de su disertación.

De los sucesos históricos posteriores a lo que Jacinto López llamó la “historia de la guerra del guano y del salitre”, el Almirante Penny ha elegido acertadamente —para rastrear de modo integral el tema de su discurso— la guerra civil en Chile de 1891, entre el Ejecutivo encabezado por Balmaceda, y los congresistas interesados en el control de los intereses salitreros, y por tanto amigos de los británicos y con simpatías en la marina chilena, acaudillada por el Capitán de Navío Jorge Montt

Alvarez, ascendido luego a Almirante y elegido presidente de la República para suceder al infortunado Balmaceda.

Finalmente, el Almirante Penny estudia las causas de la decadencia del salitre, en la que influyó decisivamente el triunfo científico de dos investigadores alemanes, continuadores de W. Ostwald; Friz Haber y Carl Bosch, que alcanzaron el premio Nobel de Química en 1918 y en 1931 respectivamente, al inventar los procesos que terminaron por desplazar al salitre natural y favorecer la producción de nitratos sintéticos.

Se cierra así la parábola que empieza para nuestros países del Pacífico Sur en 1809 cuando Tadeo Haenke halló el nitrato de sodio, el "oro blanco", cuyo protagonismo histórico nos ha descrito con tanta erudición el Almirante Oscar Penny Cabrera. El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos lo acoge esta tarde como nuevo Miembro de Número y se congratula de tenerle desde hoy como lúcido navegante de una singladura siempre renovada.

*Artículos*



## *Contralmirante Ramón Arróspide Mejía*

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA

*I*ntiempo de 1942.- Faltaban pocos minutos para las 08:00 horas. En la bahía del Callao, una ligera calima cubría parte del puerto. Las tripulaciones de la Escuadra, formadas en cubierta esperaban la señal del buque Insignia para el izado simultáneo del pabellón y rendir honores de reglamento. Una lancha se detuvo cerca del B.A.P. "R-2", submarino que tenía el privilegio de comandar. Terminados los honores, atracó en nuestro buque y subió a bordo un joven oficial alto, delgado y de porte atlético. Era el Alférez de Fragata Ramón Arróspide Mejía, cuyo nombramiento a la dotación del buque, habíamos conocido días antes. Recuerdo bien los aprietos del nuevo oficial, recibido por el 2do. Comandante, subió al Puente donde yo me encontraba listo a dar la orden de zarpe al área de operaciones. El impecable uniforme azul, la espada con sus largos tiros, los guantes y el sobre conteniendo la orden de nombramiento, complicaban sus movimientos, que se hicieron más difíciles al bajar por la estrecha escotilla de proa.

Era comprensible la nerviosidad del joven oficial. Sólo durante los Cruceros de Verano, los cadetes tienen ocasión de navegar pocos días en un submarino. Ya en ruta a la zona de operaciones, hice subir al puente al Alférez Arróspide. Nos separan diez años de edad y once promociones egresadas de la Escuela Naval. Me impresionó desde el primer momento su personalidad, entusiasmo por servir en submarinos, alto espíritu naval y joven optimismo. Estas cualidades las fue demostrando plenamente durante los quince años que tuvimos la oportunidad de servir juntos en la División de Submarinos. Pasaban los años, íbamos alcanzando grados y mayores responsabilidades, respectivamente. La edad y grados que nos diferenciaban no eran óbice para aumentar el alto concepto sobre el señorío, capacidad profesional y devoción por la Marina. Fueron miles las millas que

juntos navegamos sobre y bajo la superficie de aguas del Pacífico, el Caribe y Norte del Atlántico. Trascendentes misiones como el viaje a la gran Base naval de Cocoloso en Cristóbal para el cambio de baterías. Dieciocho meses de duro patrullaje en aguas de nuestro litoral Norte en plena guerra mundial...1950. Viaje a Groton Conn. USA para la modernización de los cuatro legendarios "R", en los astilleros de su construcción. Tres años más tarde otro viaje a Groton para inspeccionar, recibir y traer al Callao a los submarinos "Lobo" y "Tiburón". El Alférez de Fragata Arróspide era ya Capitán de Corbeta, segundo Comandante y después Comandante de diversos submarinos, hasta alcanzar como Capitán de Navío el mando de la Flotilla de Submarinos, buques de superficie y los más importantes mandos en dependencias de tierra. Llegó con todo mérito al Almirantazgo, dejando voluntariamente el servicio activo, ante la ruptura de los principios del honor y de las más altas tradiciones navales. Ejemplar decisión.

Ya en retiro, el Almirante Arróspide desempeñó con toda altura importantes cargos: Presidente del Banco de Vivienda, Miembro de la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores, Presidente de la Comisión Organizadora del Banco Latinoamericano de la Industria de la Construcción. Al crearse el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, Ramón Arróspide fue uno de sus preclaros Miembros de Número. Su sensible fallecimiento lo sorprende cuando ejercía brillantemente su Presidencia. Estudioso constante de los asuntos geopolíticos, propugnaba con el mayor interés la solución de la bioceanidad del Perú por la vía de la costa norte y la zona amazónica.

Su inquietud por el análisis y la investigación de las vías de comunicación marítima y la posición estratégico-político del país se tradujo en diversos trabajos destinados al logro de un mayor desarrollo, de las actividades comerciales, resaltando en una de sus publicaciones la gran importancia del Canal de Panamá en lo que respecta al movimiento de nuestras exportaciones, libro que hace un resumen del papel que ha jugado la zona del canal interoceánico en relación con la vida de la república tanto en el aspecto económico, histórico como en el militar.

**Operación Sierra-100 B.A.P. Pacocha** libro de su autoría es un interesante y bien documentado libro que publicara en 1990 como aporte a la labor constante de nuestra Asociación de Submarinistas. En él historia y rinde homenaje a los valerosos tripulantes del submarino hundido en aguas del Callao y que rindieron su vida cumpliendo, hasta el final, con las más puras tradiciones del mar. Desde sus primeros años en el servicio de submarinos, demostró especial interés en el aspecto de la seguridad y salvamento de las unidades tipo submarinos; de allí que el relato, descripción de la situación y causas de la colisión con el buque japonés,



Contralmirante Ramón Arróspide Mejía.



deja un excelente aporte a nuestra historiografía submarina y al describir muy profesionalmente cada una de las fases y acciones de reflotamiento, deja a las futuras generaciones de submarinistas de nuestra Marina una lección de innegable valor.

Cuando el mundo que hoy vivimos y en nuestra propia patria, se asoman peligrosamente ideas y acciones que atentan contra los más puros conceptos de la moral, la ausencia de hombres ejemplares como el Contralmirante Ramón Arróspide, es sensible pérdida ante el consenso de las nuevas generaciones navales y aun de la colectividad nacional.



## *Túpac Yupanqui rumbo a Oceanía*

DOCTOR FEDERICO KAUFFMANN DOIG

Homenaje al

Dr. José Antonio del Busto Duthurburu\*

**D**e acuerdo a los cronistas Pedro Sarmiento de Gamboa (¿1530-1592?) y Miguel Cabello Valboa (¿1533-1608?), el inca Túpac Yupanqui (Topa Inca o Túpac Inca Yupanqui) habría organizado una expedición marítima partiendo de algún punto del litoral del Pacífico situado en territorio de lo que hoy es Ecuador y que por entonces formaba parte del Incario. También esta jornada fue comentada por Martín de Murúa (1560-1611), aunque de manera sucinta y sin agregar nada sustancial (I, cap. 25).

Los cronistas Cabello y Sarmiento recogieron el relato independientemente y en regiones apartadas unas de otras. Este hecho es importante tenerlo en cuenta, puesto que, a pesar de estas diferencias, coinciden básicamente en todo. Ninguno de ellos, incluyendo aquí a Murúa, dudaban de que se trataba de un acontecimiento real.

Pedro Sarmiento de Gamboa obtuvo su versión en el Cuzco, cuando por orden del virrey Toledo elaboraba un pormenorizado informe sobre la historia del

---

\* En julio del 2000 el notable historiador Dr. José Antonio del Busto, dio a estampa su libro **Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía**, que detalla y expone los diversos y muchos testimonios de los que se vale para fundamentar sus tesis acerca de la autenticidad de los relatos antiguos sobre la expedición marítima de Túpac Yupanqui.

Como quiera que el presente artículo nuestro, sobre el mismo tema, fue entregado para su publicación en diciembre de 1999, en éste no se comenta las certeras indagaciones y conclusiones del Dr. Del Busto acerca de la mentada jornada marítima de Túpac Yupanqui.

Valga la ocasión para felicitar al Dr. José Antonio del Busto por este su nuevo libro, así como por la valiosa contribución histórica en general de la que es autor.

Incario (Sarmiento de Gamboa 1572, cap. 46). En lo que toca a Cabello Valboa (1586, parte III, c. 17), este cronista recogió su relato entre 1571 y 1581 durante su estancia en la costa peruano-ecuatoriana o tal vez en Quito (Valcárcel 1951, pp. XVII-XX).

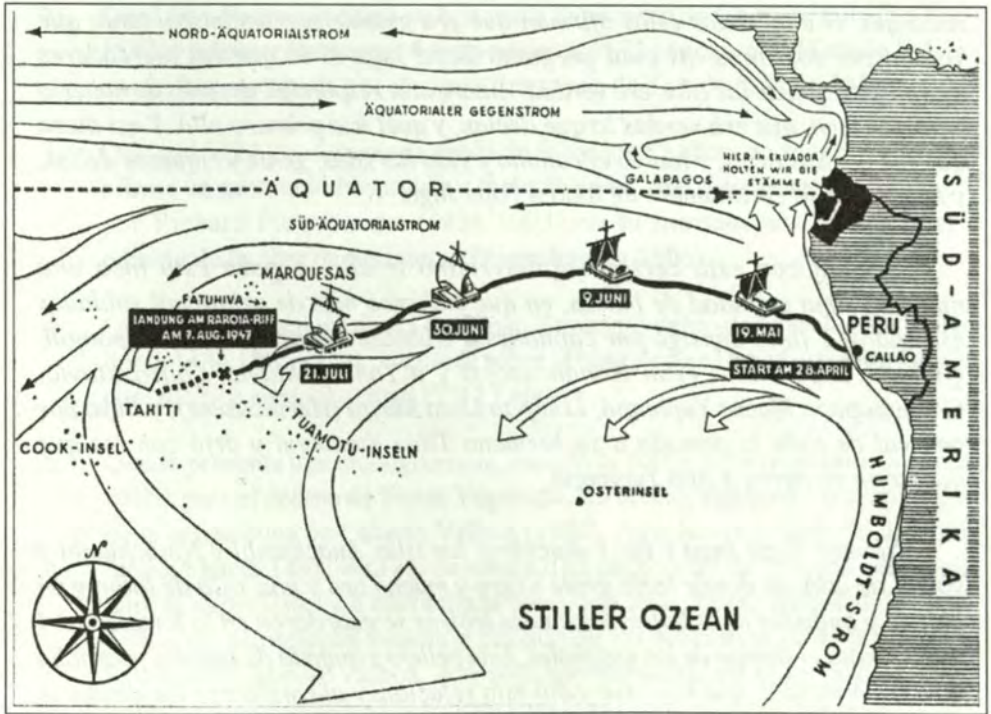
La memoria colectiva recordaba que, navegando sobre numerosas balsas, dotadas de velas, la flota dispuesta por Túpac Yupanqui se internó mar adentro hasta abordar, meses después, dos islas: *Auachumbi* y *Ninachumbi*. Sarmiento de Gamboa advierte que éstas serían las que divisó personalmente a lo lejos, en 1567, cuando navegaba por el Mar del Sur bajo las órdenes de Alvaro de Mendaña. Por su parte Cabello de Valboa se lamenta de que éstas no se hubieran identificado geográficamente.

Hernando Urco Guaranga, el informante de Sarmiento, aseguraba haber participado en aquella hazaña. Los trofeos trasladados al Cuzco desde las lejanas islas, habrían sido depositados en el colosal templo de Sacsahuaman; cuando hacia 1572 Sarmiento interrogaba a Urco Guaranga, era éste quien conservaba parte de los mismos. La tradición recogida por Sarmiento, como por Cabello Valboa, señala que el botín habría consistido en “mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo”, además de “Yndios prisioneros de color negra”.

## EL RELATO DE SARMIENTO DE GAMBOA

La versión de Sarmiento de Gamboa (Sarmiento de Gamboa 1572, cap. 46), está basada en los datos que le proporcionó el cuzqueño Urco Guaranga, así como también en informes complementarios que recogió en el Cuzco. Su relato es como sigue:

*Y andando Topa Inga Yupangui conquistando la costa de Manta y la isla de la Puná y Túmbez, aportaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas navegando a la vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas, llamadas una Auachumbi y otra Ninachumbe, adonde había mucha gente y oro. Y como Topa Inga era de ánimo y pensamientos altos y no se contentaba con lo que en tierra había conquistado, determinó tentar la feliz ventura, que le ayudaba por la mar. Mas no se creyó así ligeramente de los mercaderes navegantes, ca decía él que de mercaderes no se debían los capas así de la primera vez creer, porque es gente que habla mucho. Y para hacer más información, y como no era negocio que dondequiera se podía informar dél, llamó a un hombre que traía consigo en las conquistas, llamado*



Itinerario de la balsa "Kon-Tiki" (según T. Heyerdahl).

*Antarqui, el cual todos éstos afirman que era grande nigromántico, tanto que volaba por los aires. Al cual preguntó Topa Inga si lo que los mercaderes marinos decían de las islas era verdad. Antarqui le respondió, después de haberlo pensado bien, que era verdad lo que decían, y qué iría primero allá. Y así dicen que fué por sus artes, y tanteó el camino y vido las islas, gente y riquezas dellas, y tornando dió certidumbre de todo a Topa Inga.*

*El cual con esta certeza se determinó ir allá. Y para esto hizo una numerosísima cantidad de balsas, en que embarcó más de veinte mil soldados escogidos. Y llevó consigo por capitanes a Guaman Achachi, Conde Yupangui, Quíqual Topa (éstos eran Hanancuzcos) y a Yancan Mayta, Quizo Mayta, Cachimapaca Macus Yupangui, Llimpita Usca Mayta (Hurincuzcos); y llevó por general de toda la armada a su hermano Tilca Yupangui y dejó con los que quedaron en tierra a Apo Yupangui.*

*Navegó Topa Inga y fué y descubrió las islas Auachumbi y Ninachumbi y volvió de allá, de donde trajo gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo: los cuales trofeos se guardaron en la fortaleza del Cuzco hasta el tiempo de los españoles. Este pellejo y quijada de caballo guardaba un inga principal, que hoy vive y dió esta relación, y al ratificarse los demás se halló presente y llámase Urco Guaranga. Hago instancia en esto, porque a los que supieren algo de Indias les parecerá un caso extraño y dificultoso de creer. Tardó en este viaje Topa Inga Yupanqui más de nueve meses, otros dicen un año, y como tardaba tanto tiempo, todos le tenían por muerto, mas por disimular y fingir que tenían nuevas de Topa Inga, Apo Yupangui, su capitán de la gente de tierra, hacía alegrías; aunque después le fueron glosadas al revés, diciendo que aquellas alegrías eran de placer, porque no parecía Topa Inga Yupangui; y le costó la vida.*

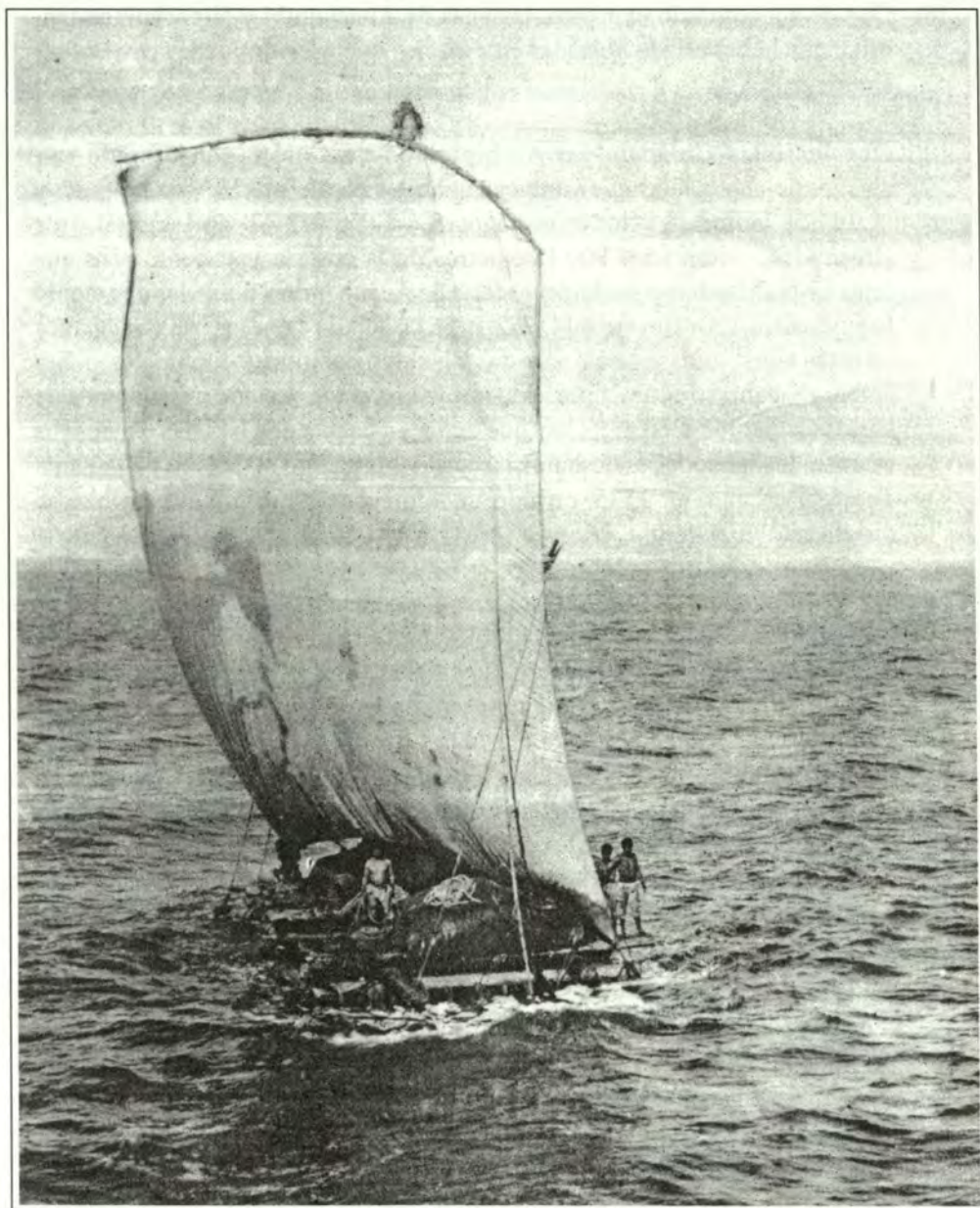
## ANÁLISIS DEL RELATO DE SARMIENTO DE GAMBOA

Del relato transcrito por Pedro Sarmiento de Gamboa en 1572, se desprende:

1. Que la información la recogió en el Cuzco y le fue relatada por Hernando Urco Guaranga, personaje de quien afirma que “hoy vive y dio esta relación”. Urco Guaranga aseguraba haber participado en la mentada expedición marítima de Túpac Yupanqui. Tenía en su poder algunos de los trofeos traídos de las lejanas islas de Auachumbi y Ninachumbi, que hasta 1534 habrían sido conservados en el templo de Sacsahuaman.

2. Que Urco Guaranga narró su historia a Sarmiento de Gamboa entre 1570 y 1572, y no posteriormente, debido a que en 1572 concluyó su Historia Índica que le fue encargada por el virrey Francisco de Toledo (1515-1582).
3. Que en 1572 Urco Guaranga debió de frisar los 85 años, de acuerdo a lo que afirma un protocolo levantado y fechado en el Cuzco en aquel año y citado por Richard Pietschmann (1851-1923) en su introducción a la primera edición de la obra de Sarmiento (Pietschmann 1906).
4. Que la expedición marítima de Túpac Yupanqui debió de tener lugar alrededor del año 1500, fecha calculada sobre la base de que Urco Guaranga habría contado por entonces entre 15 y 17 años.
5. Que se presenta una incongruencia, cuando se coteja la fecha estimada como válida para el deceso de Túpac Yupanqui. En efecto, siguiendo la cronología de la capac-cuna de Cabello Valboa (1586), John Rowe (1946) calcula que falleció hacia 1493; esto es, de siete a diez años antes de la fecha calculada para la expedición. La encrucijada debe, con todo, tomar en cuenta que las fechas de nacimiento, muerte y reinado de los soberanos incas proporcionadas por Cabello Valboa, son sólo aproximadas; en todo caso el tema requiere de estudios más detenidos para fijar con mayor precisión las fechas de estos acontecimientos.
6. Que la incongruencia señalada no elimina la posibilidad de que Urco Guaranga navegara en la memorable jornada marítima.
7. Que Cabello Valboa (1586, parte III, c.17) cita, por otro lado, a un tal Urco Guaranga como consejero de Huáscar, que cronológicamente bien podría haber sido el informante de Sarmiento de Gamboa.
8. Que el soberano Túpac Yupanqui habría arribado en balsas, con velas, a lejanas islas que bautizó como *Auachumbi* [*aua* o *hagua* = foráneo / *chumpi* = motivos menudos (en tejidos) = ¿conjunto de islas de vistosos contornos?), y como *Ninachumbe* (*nina* = fuego (¿volcán?) / *chumpi* = motivos menudos (en tejidos) = ¿islas de vistosos contornos?].
9. Que de las legendarias tierras insulares se tenía noticia, de mercaderes que por vía marítima “habían venido por la mar de hacia el poniente...” [a las costas peruano-ecuatorianas] “en balsas navegando a la vela”. Y que Túpac Yupanqui recogió estos informes “andando... conquistando la Costa de Manta y la isla de la Puná”.

10. Que para “verificar” si eran ciertos los rumores acerca de la existencia de aquellas islas, Túpac Yupanqui acudió a *Antarqui*, quien poseído de sus poderes chamánicos “voló” hasta las mismas ratificando así la versión dada por los mercaderes.
11. Que la expedición contó con una flota de “numerosísima cantidad de balsas” [probablemente con vela como las de los comerciantes mencionados y en las] “que [fueron embarcados] más de veinte mil soldados escogidos”. Esta cifra fue probablemente inflada por la tradición oral.
12. Túpac Yupanqui se hizo acompañar por su hermano, llamado *Tilca Yupanqui*, a quien nombró “general de toda la armada” y que éste dispuso del apoyo de siete “capitanes” de los linajes tanto de Hurincuzco como de Hanancuzco.
13. Que la expedición habría tardado en arribar a las lejanas islas “más de nueve meses” [y agrega que] “otros dicen un año...”. Los datos citados no pueden ser verificados y acaso podrían ser exagerados por la propensión universal de la memoria colectiva de engrandecer, con el transcurso del tiempo, los hechos históricos, dando paso a la leyenda.
14. Que al retornar los expedicionarios trajeron consigo trofeos exóticos, que fueron depositados “en la fortaleza del Cuzco” [Sacsahuaman, el ciclópeo templo de Sol del Cuzco, donde se encontraban] “hasta tiempo de los españoles”; en 1572 estaban algunos de éstos en poder de Urco Guaranga.
15. Que el botín estaba originalmente conformado por “gente negra y mucho oro y una silla de latón y un pellejo y quijadas de caballo”. Cuando Urco Guaranga era interrogado por Sarmiento en 1572, conservaba en su poder la “silla de latón, el pellejo y [las] quijadas de caballo”. No así el oro; sobre la “gente negra” traída de las legendarias tierras no se hace mención.
16. Que de haber sido Auachumbi y Ninachumbi islas del conjunto de Lobos de Afuera, al estar éste ubicado a sólo 80 km de las costas de Lambayeque, la expedición que comentamos no habría merecido especial atención o habría sido olvidada. Debido a su cercanía a la costa, la mentada expedición no habría empleado adicionalmente el tiempo señalado en el relato, de diez a doce meses.
17. Que juicio semejante es aplicable igualmente al caso de que se estimara que las mentadas islas fueran del grupo Lobos de Tierra, que sólo está alejado veinte kilómetros de la costa.



Balsa lambayecana, según una foto de Heinrich Brüning de fines del siglo XIX publicada por el R.P. Schaedel.

18. Que de acuerdo a lo expuesto, las islas de Auachumbi y Ninachumbe tendrían que haber estado ubicadas en espacios más alejados de las costas sud-americanas.
19. Que las islas Galápagos o Archipiélago de Colón, conformado por cincuenticinco ínsulas que se ubican entre los paralelos 1° 36' de latitud S y 0° 34' de latitud N y los meridianos 89° 27' y 91° 43' de longitud 0 de Greenwich, distan unos 900 kilómetros de la costa ecuatoriana; pero que éstas no podrían haber incluido las islas de Auachumbi y Ninachumbe, como lo puntualiza Thor Heyerdahl (1952, p. 561), debido a que las islas Galápagos no están constituidas por tan sólo dos islas sino por todo un archipiélago. Sin embargo, habría que tener presente que la voz chumpi alude a faja dotada de varios elementos. Con todo, hay que tomar en cuenta que las islas Galápagos estaban deshabitadas al descubrirlas accidentalmente el Obispo de Panamá Tomás Berlanga en 1535, cuando una corriente alejó la nave en que se dirigía rumbo al Perú.
20. Que Sarmiento de Gamboa afirma categóricamente que habría identificado las legendarias islas de Auachumbi y Ninachumbe. Refiere al respecto haberlas divisado en 1567, cuando a unas “ducientos y tantas leguas de Lima” surcaba el Mar del Sur. La legua marítima equivale a 5.555 metros y 55 centímetros. Agrega Sarmiento que al notificar “al gobernador y licenciado Castro” sobre su descubrimiento, éste le prohibió explorar las islas en cuestión, no obstante que se hallaba navegando cerca de ellas y participando en la incursión marítima de Alvaro de Mendaña (1549-1595), que lo condujo al descubrimiento de las islas Salomón en el archipiélago de Melanesia.
21. Que de haber sido las islas Auachumbi y Ninachumbe las divisadas por Sarmiento de Gamboa, se ubicarían en las proximidades de las islas Marquesas. Con todo, el relato de Sarmiento no permite una comprobación en este sentido.

## LA VERSIÓN DE CABELLO VALBOA

Al relato sobre el viaje marítimo de Túpac Yupanqui legado por Sarmiento de Gamboa y obtenido en el Cuzco, se suma el de otro cronista, Miguel Cabello Valboa (1586, parte III, c. 17).

La versión de Cabello Valboa fue obtenida independientemente de la registrada por Sarmiento de Gamboa. Los manuscritos de ambos autores

permanecieron inéditos, el primero hasta el siglo XIX y el segundo hasta 1906. De haber conocido Cabello el manuscrito de Sarmiento, éste le habría servido para completar algunos pormenores como el relativo a Urco Guaranga, o aquel que se refiere al chamán Antarqui. La versión de Cabello Valboa fue recogida durante la estancia del cronista en Quito, o tal vez en la costa del Ecuador como lo señala Luis E. Valcárcel (1951, p. XXXV); más de un decenio después de haber finiquitado Sarmiento su obra, que redactó en el Cuzco.

No obstante lo señalado, comparando los datos proporcionados por uno y por otro cronista sorprende que concuerdan hasta en algunos detalles. Por ejemplo en lo que se refiere a que la navegación se prolongó por muchos meses, a que las islas abordadas fueron llamadas “Hagua Chumbi y Nina Chumbi” (Cabello); como también en cuanto a precisiones acerca de la cantidad y calidad de los trofeos reclutados por la expedición.

Transcribimos la versión de Cabello Valboa:

*...determinó Topa Yunga, y sus consultores de explorar y descubrir las Provincias interpuestas de Quito hasta el mar (...) en este lugar fue donde la vez primera el Rey Topa Ynga vido del Mar, al qual como lo descubriese de un alto hizo una muy profunda adoración, y le llamo Mamacocha, que quiere decir madre de las lagunas, y hizo apercebir gran cantidad de las embarcaciones que los naturales usavan (que son ciertos palos liuianos notablemente) y atando fuertemente unos con otros, y haciendo en cima cierto tablado de Cañizos, tegidos, es muy segura y acomodada embarcación: á las quales nosotros auemos llamado Balsas pues auriendose juntado de estas la copia que parecio bastante para la gente que consigo determinaua llevar tomando de los naturales de aquellas costas los pilotos de más experiencia que pudo hallar, se metio en el Mar con el mismo brio y animo que si desde su nacimiento huiera experimentado sus fortunas, y truecos. De este viage se alejo de tierras mas que se puede falcilmente (sic) creer, mas cierto afirman los que sus cosas de este valeroso Ynga cuentan, que de este camino se detuvo por la mar duracion y espacio de un año, y dicen mas que descubrio ciertas Yslas a quien llamaron Hagua Chumbi y Nina Chunbi que Yslas estas sean en el mar de el Sur (en cuya costa el Ynga se embargo) no lo osare determinadamente afirmar, ni que tierra sea la que pueda presumirse ser hallada en esta nauegacion. Las relaciones que de este viage nos dan los antiguos son que trujo de alla Yndios prisioneros de color negra, y mucho oro y plata, y mas una Silla de Laton, y cueros de animales como Cauillos, y de parte donde se puedan traer las tales cosas de todo punto se ignora en este Piru, y en el mar que lo va prolongando: mas lo que en este particular sabre decir es, que este*

año pasado de 1585 viniendo de la nueva España, Don Alonso Niño vecino de la Ciudad de los Reyes con Nauio y mercaderia propia traia por su Piloto á un Juan Gomez vecino de Sonsonate, y un Viernes á 28 de Febrero descubrieron muchas y muy vistosas Yslas en las cuales se mostrauan Cordilleras altas, y Valles, aunque no se determinaron de todo punto si eran de Montañas, ó tierra rasa y desocupada, y la poca curiosidad del mismo Don Alonso le hizo pasar por entre ellas sin satisfacerse si eran disiertas, y pobladas y aun sin tomar agua en ellas trayendo de ella harta necesidad. Dicen estar estas Yslas leste a oeste con la de la Plata (junta á Manta) y que les parecio (según el camino que hicieron) que estaran ochenta o cient leguas de el Puerto de Payta. Si el buen animo, y honrosa determinación de Don Alonso Niño diera lugar á ello fuera estuvieramos de duda si aquellas eran o no las que visito y conquistaron Topa Ynga Yuypangui, y su rustica flota, mas estarnos emos con esta sospecha, hasta que un varon de mas pecho nos satisfaga con su exploración. Tambien se sabe que en aquella parte que decimos (aunque mas á el Astro o Sur) ay muchas Yslas de que nros Españoles no se aprovechan, porque Escobar vecino de Yca me afirmo que yendo el huyendo las armas de los Tiranos Pizarristas en tiempos passados el y otros diez Compañeros tomaron un barco en el Puerto de Arica, y con deseo de pasarse á nueva España se metieron en el un Viernes a medio dia, y dice que el Lunes siguiente allaron una alta peña en el mar horadada por medio casi a manera de argolla o sortija, y pasando adelante el Viernes siguiente (que se cumplian nueve dias de su navegacion) vieron y descubrieron una grande y espaciosa Ysla muy ocupada de sementeras de yuca y maiz, y muy apacible y de buen temple, y llegando a tierra mataron algunas palomas Torcaces (de que auia en mucha cantidad) y pasaron adelante sin se osar detener. Nicolao Degio (Piloto y Marinero muy antiguo en este mar de el Sur) me afirma auer el ansi mesmo visto otras Yslas semejantes en el mismo parage, y otras personas afirman auer visto en ellas gentes y sementeras: he traydo esto en este Lugar, para que el lector curioso entienda que fue posible auer hallado el Topa Yngayupangui las Yslas que las antiguas relaciones nos dicen, y que el auerse dado poco por buscallas á los Principes que an governado este Piru es causa de que nos sean ocultas, y ansi las pongo yo en mi Mapa con este nombre de huerfanas, por no auer tenido padre que las rescate. Finalmente digo que afirman los mas acreditados marineros, que corriendo Norte Sur con la misma costa (apartadas della cient leguas algo mas o menos) va cierta cordillera de Yslas, que naciendo y comenzando desde seis ó siete grados de altura, al Polo Artico y Norte corre hasta muchos grados de altura ál Polo Antartico ó Sur, y en algunas de estas aporto el Ynga con su flota y de alla trujo las cosas referidas. De donde quiera que el viage hizo Topa Ynga y su flota dicen auer venido pujante y vencedor, y como tal volvio a proseguir su camino...



Construcción de una balsa de totora en Puno. (Cortesía PERÚ FOTOSTOCK S.A.).



## ANÁLISIS DEL RELATO DE CABELLO

Del relato consignado en la obra de Cabello Valboa se desprende lo siguiente:

1. Que su versión confirma lo aseverado por Sarmiento de Gamboa, en el sentido que Túpac Yupanqui, partiendo de las costas peruano-ecuatorianas realizó una titánica expedición marítima por aguas del Pacífico.
2. Que las embarcaciones eran hechas de “ciertos palos” (balsas) y que por encima de ellas se levantaba un recinto construido de carrizos (cañizos) el que debió lucir techado. Embarcaciones de este tipo perduraron durante el período colonial, como se advierte por ilustraciones insertas en las obras de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748), Alexander von Humboldt (1810) y de otros estudiosos americanistas de la época. Las dibujan en forma de balsas grandes, con velas, constituidas por troncos verticales sobre cuya superficie se presenta un tabladillo, que descansa sobre maderos horizontales, y encima del cual se erigía una construcción a manera de una vivienda; las fotografías de Enrique Brüning (Schaedel, 1988, pp. 70, 82-84, 86-87), captadas a fines del siglo XIX, la retratan a manera de una choza (Kauffmann Doig, 1992, p. 25).
3. Que los pilotos eran naturales de las costas ecuatorianas “de mas [mayor] experiencia que pudo hallar” Túpac Yupanqui.
4. Que fue el propio soberano quien comandó la expedición: “se metio en el Mar con el mismo brio y animo que si desde su nacimiento huviera experimentado sus fortunas y truecos”.
5. Que la expedición se alejó de la costa “mas que se puede facilmente creer”; repitiendo al respecto, en términos generales, lo transmitido por Sarmiento de Gamboa en cuanto a que la jornada se habría extendido por “espacio de un año”.
6. Que la expedición terminó por tocar las islas de *Hagua Chumbi* y *Nina Chumbi*, en el mar del Sur; y que fueron bautizadas con estos nombres por los expedicionarios.
7. Que Cabello Valboa presenta sus dudas acerca de cuáles habrían sido las dos islas citadas en el relato.

8. Que Túpac Yupanqui habría retornado portando diversos trofeos: “mucho oro y plata, y más una Silla de Laton, y cueros de animales como Cauillos”, además “trajo de alla Yndios prisioneros de color negra...”.
9. Que lamenta la falta de interés “en este Piru [...] para averiguar [de] donde se puedan traer las tales cosas”. Esto es, la ausencia de una preocupación que hubiera llevado a identificar Haguachumbi y Ninachumbi en el mundo insular del Pacífico.
10. Que inquirió en base a relatos de diversos navegantes españoles, como el de Alonso Niño (1468-¿1505?), que las islas estarían alejadas de Payta “ochenta ó cient leguas”; empero Cabello no llegó a pronunciarse cuáles serían las de Haguachumbi y Ninachumbi. (La legua marítima equivale a 5.555 metros y 55 centímetros).
11. Que por el hecho de que navegantes españoles habían descubierto diversas islas alejadas de la costa, la posibilidad de que la experiencia de Túpac Yupanqui no hubiera sido un invento se vería reforzada.
12. Que presenta la sospecha de que en “cierta cordillera de Yslas”... [alejada] “cient leguas algo mas o menos” [sobre cuya existencia le informaron] “acreditados marineros”, podrían estar ubicadas Hagua Chumpi y Nina Chumbi, abordadas por la flota de Túpac Yupanqui. El archipiélago distante de Payta “ochenta o cient leguas”, que menciona Cabello Valboa, podría acaso corresponder a las islas Marquesas (Tuamotú); tomando en cuenta que la legua marina equivale a 5.555 kilómetros y 55 centímetros, así como también a la circunstancia de que la expedición de Túpac Yupanqui habría tenido una duración de varios meses.

## CONCLUSIONES GENERALES

No obstante la curiosidad manifiesta por Cabello Valboa de precisar geográficamente cuáles eran las islas de Ninachumbi y Anachumbi, y las indagaciones realizadas por varios autores modernos entre los que se encuentran Hermann Buse de la Guerra (1973) y Thor Heyerdahl (1952), autor de una pulcra y detenida investigación sobre travesías en el Pacífico partidas de las costas peruano-ecuatorianas, las islas abordadas por Túpac Yupanqui en su viaje rumbo a Oceanía siguen envueltas en lo enigmático en lo que toca a su identificación.

No puede discutirse, en cambio, a la luz de la eurística y la hermenéutica de la documentación antigua, que la expedición haya en efecto tenido lugar. El tipo de embarcaciones, con las que contaban los antiguos peruanos para navegar, permitía alcanzar lugares alejados de la costa. Lo demuestra los viajes realizados por Thor Heyerdahl (1952, 1957) a las islas Marquesas y a Rapa Nui o Isla de Pascua.

Lo expuesto por Sarmiento de Gamboa acerca de que la expedición habría navegado “nueve meses, otros dicen un año”, así como la referencia sobre el número de participantes de “más de veinte mil”, deben considerarse como abultamientos legendarios del relato, destinados a engrandecerlo. Empero no invalidan la posibilidad de que estemos frente a un hecho histórico.

La referencia a la entrevista del cronista Sarmiento de Gamboa con Urco Guaranga, y la circunstancia que una parte del botín obraba en 1572 en poder del citado informante, en el Cuzco, son pruebas adicionales de gran peso para sostener que la expedición de Túpac Yupanqui no es un mero mito.

La veracidad del evento marítimo podría ser apoyada adicionalmente por relatos antiguos, como el recogido por el empedernido viajero F.W. Christian, citado por Paul Rivet (1943, pp. 188-189). Este hace referencia a una incursión a la isla Mangareva, del archipiélago de Gambier, de un jerarca llamado *Tupa*. Este acontecimiento habría tenido lugar, cuando aún no eran empleadas las embarcaciones típicamente polinésicas (*catamarán*). Además, señala que sus protagonistas habrían sido navegantes procedentes del oriente, de Mangareva; acaso gente procedente del continente americano como propone Thor Heyerdahl (1996), quien precisamente destaca la coincidencia de la onomástica Tupa como un hecho muy relevante en el contexto de su hipótesis acerca de que antiguos navegantes peruanos hubieran incursionado en Oceanía.

Debe tomarse en cuenta, con todo, que el archipiélago de Gambier en el que se ubica Magareva, está alejado de las costas del Perú unos 6,000 km. Dobra la distancia que separa la isla de Rapa-Nui o Pascua, ubicada a unos 3,760 km del litoral chileno. Por lo mismo Thor Heyerdahl (1957) se inclina en favor de la posibilidad de que las balsas de Túpac Yupanqui pudieran haber arribado más bien a la Isla de Pascua, que abordó y exploró en 1955/56 en su expedición AKU AKU.

Ciertas similitudes, entre algunas expresiones de la arquitectura de Rapa-Nui y del Perú incaico, sorprenden, debido a que conjuntos arquitectónicos

pascuenses como Vinapu y Ahu Te Peu, recuerdan los de Sacsahuaman por ejemplo. Estos parecidos no constituyen empero pruebas de peso, en la discusión de contactos culturales transpacíficos; como tampoco el que sarcófagos antropomorfos de los Chachapoya(s) se parezcan a las gigantescas estatuas de Rapa Nui, por el hecho que en ambos casos los seres míticos son retratados con la mandíbula inferior destacada exageradamente, debido a que en ambos casos los personajes retratados portan una máscara que se confunde con la cara (Kauffmann Doig, 1989).

El hecho que los actuales descendientes de los antiguos pobladores de la Isla de Pascua, de constitución física polinésica, continúen practicando una economía basada en la yuca (*Manihot esculenta*) y el camote (*Ipomea batata*), tampoco permite afirmar tajantemente que la Isla de Pascua fuera ocupada por ancestrales navegantes peruanos. En efecto, la dispersión del camote o kumara, así como de la yuca o mandioca, no se limita a la Isla de Pascua ni al Perú; estos cultígenos gozan de una amplia difusión en Oceanía como en América, según lo ha demostrado el propio Thor Heyerdahl (1952). Con lo expuesto no se niega, sin embargo, la posibilidad de que los cultígenos mencionados fueran “exportados” de América a Oceanía; contrariamente a lo que planteaba Paul Rivet (1943) que sugería una importación desde la Polinesia a la América.

En lo que respecta a la presencia de embarcaciones que habrían posibilitado travesías marítimas largas, como la emprendida por Túpac Yupanqui, es preciso subrayar que esta eventualidad quedó demostrada con los prolongados viajes de Thor Heyerdahl (1952, 1957) por el Pacífico, partiendo de las costas sudamericanas en una embarcación construida de acuerdo a modelos peruanos antiguos, y aprovechando la dirección de las corrientes marinas.

Durante el segundo viaje de exploración emprendido por Francisco Pizarro y sus huestes en 1526 por las costas septentrionales del Incario, el barco pilotado por Bartolomé Ruiz tropezó con una balsa provista de vela, tripulada por veinte personas, que portaba cuantiosa mercadería (Sámano y Xerez, 1527).

Balsas como la descrita en la crónica atribuida a Juan de Sámano y Francisco de Xerez, continuaron usándose en la costa norte después de arribar los españoles; como puede verificarse por los grabados en las obras de Jerónimo Benzoni (1572, Libro III), de Alexander von Humboldt y Aimé Bonpland (1910), así como de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748). También se dispone de fotografías captadas por Enrique Brüning en el último tercio del siglo XIX (Kauffmann Doig, 1992, p. 25). Balsas como las citadas eran destinadas a la navegación de cabotaje, por lo que no incursionaban mar adentro.

La expedición de Túpac Yupanqui rumbo al ignoto mundo insular de Oceanía, debe ser recordada como un antecedente, prehispánico, de la gesta marítima descubridora del mundo insular del Pacífico, en la que sobresalieron aguerridos navegantes españoles como Alvaro de Mendaña (1549-1595) o el portugués Pedro Fernández de Quirós (1565-1616), que con propiedad reconoció Australia (Busto Duthurburu 1973; Lohmann Villena 1973); así como también las travesías en nuestro tiempo, emprendidas por Thor Heyerdahl (1947; 1952; 1957) en las embarcaciones Kon-Tiki y Aku-Aku y que demostraron que los antiguos peruanos pudieron navegar considerables distancias en balsas de vela, hasta acaso tocar los atolones de la Polinesia.

De lo expuesto concluimos que la expedición de Túpac Yupanqui a Oceanía puede corresponder a un hecho histórico, por más que el relato encierre pasajes engrandecidos por la memoria colectiva y aun tomando en cuenta que hasta ahora no haya podido ser fijada la ubicación de las islas de Auachumbi y Ninachumbi.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

BENZONI (Girolamo)

1572 **La historia del Mondo Nuovo... la qval tratta delle isole, & mari nuouamente ritrouati, et delle nuoue città da lui proprio vedute, per acqua, & per terra in quattordeci anni.** (Primera edición: Venecia 1572), Venetia.

BUSE DE LA GUERRA (Hermann)

1973 **Historia Marítima del Perú / época prehistórica / Historia Marítima del Perú**, II, vs. 1 y 2. Lima.

BUSTO DUTHURBURU (José Antonio del)

1973 **Historia Marítima del Perú: Historia externa / Historia Marítima del Perú**, III, v. 2, Lima.

CABELLO VALBOA (Miguel)

[1586] **Miscelánea anthartica donde se describe el origen de nuestros indios occidentales...** [Edición de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, *Códice de New York: Miscelánea Antártica (...)*. Lima, 1951]. MS.

HEYERDAHL (Thor)

1952 **American Indians in the Pacific.** Estocolmo.

1957 **Aku-Aku/das Geheimnis der Osterinsel.** Berlín.

1996 **La navegación marítima en el antiguo Perú con énfasis en Túcume y el valle de Lambayeque.** Lima.

**La expedición de la Kon-Tiki. 15ª ed. en español, de la Biblioteca Nacional del Perú.** Lima.

- HUMBOLDT (Alexander von); BONPLAND (Aimé)  
 1910 **Vues des cordilleres et monuments des peuples indigènes de l'Amérique.**  
 Paris.
- JUAN Y SANTACILIA (Jorge); ULLOA (Antonio de)  
 1748 **Relación histórica del viaje a la América meridional (...),** 4 vs, Madrid.
- KAUFFMANN DOIG (Federico)  
 1989 "Andes Amazónicos: sitios intervenidos por la expedición Antisuyo/86".  
**Arqueológicas** 20, pp. 5-47 + 10 planos, Lima.  
 1992 "El Perú y Oceanía a través de la historia". **L'imaginaire** (Alianza Francesa) 6,  
 pp. 23-31, Lima.
- LOHMANN VILLENA (Guillermo)  
 1973 **Historia Marítima del Perú / siglos XVII y XVIII / Historia Marítima del**  
**Perú, IV.** Lima.
- MURÚA (Martín de)  
 1560-1611 **Historia general del Perú y origen y descendencia de los Yncas...** [señores deste reyno del Piru, donde se ponen las conquistas que hizieron de diferentes probinçias y naciones y guerras ciuiles hasta la entrada de los españoles con su modo de gouernar, condicion y trato y la description de las mas principales ciudades y villas de esta amplissima prouincia]. (Manuel Ballesteros-Gaibrois, editor. Colección Joyas Bibliográficas. Biblioteca Americana Vetus. 2 vs. Madrid, 1962-1964), MS.
- PIETSCHMANN (Richard)  
 1906 Véase: SARMIENTO DE GAMBOA, 1572
- RIVET (Paul)  
 1943 **Los orígenes del hombre americano.** México.
- ROWE (John H.)  
 1946 "Inca culture at the time of the spanish conquest". **Handbook of South American Indians** 2, pp. 183-330. Washington DC.
- SÁMANO-XEREZ [SÁMANO (Juan de); XEREZ (Francisco de)]  
 [1527] "La relación de Sámano-Xerez": Raúl Porras Barrenechea: **Las relaciones primitivas de la conquista del Perú,** pp. 63-68, (Lima 1967), MS.
- SARMIENTO DE GAMBOA (Pedro)  
 [1572] **Segunda Parte de la Historia General llamada Indica, la qual por mandato de Excmo. Sr. D. Francisco de Toledo, Virrey, Gobernador y Capitán General de los Reynos del Piru y Mayordomo de la Casa Real de Castilla compuso el Capitán Pedro Sarmiento de Gamboa** [Göttingen, 1906 / Introducción por Richard Pietschmann]. Cuzco MS.

SCHAEDEL (Richard)  
1988        **La etnografía muchik en las fotografías de H. Brüning / 1886-1925**, Lima.

VALCÁRCEL (Luis E.)  
1951        “Introducción”: Cabello Valboa (Miguel), **Miscelánea antártica / una historia del Perú antiguo** (Lima 1967), pp. IX-XL, Lima.



## *Reflexiones sobre la política de transporte marítimo*

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ LUIS GUEROLA LAZARTE\*

*E*l comercio marítimo ha sido identificado por la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP), como uno de los “intereses marítimos esenciales” de nuestro país. Este interés marítimo, es sin duda, vital, particularmente en la coyuntura económica que afronta el país.

Y lo es, porque el éxito de los planes económicos nacionales –del logro de los cuales depende la superación de la crisis económica que afronta la Nación– radica, en gran medida, en la adecuada expansión y desarrollo del comercio exterior y, particularmente, del fomento de las exportaciones nacionales.

El transporte marítimo es la principal herramienta del comercio exterior. El impacto multisectorial del transporte en general ha sido plenamente reconocido al haber sido conceptualmente definido como “una industria de servicios al servicio de todas las industrias”.

En cuanto a la importancia del transporte marítimo basta señalar que más del 90% de nuestro comercio exterior tiene lugar por ese modo de transporte, y que desde el punto de vista de eficiencia en el consumo de energía es el modo de transporte más eficiente y, por lo tanto, el que menos afecta al medio ambiente, una consideración fundamental para la selección de mejor modo de transporte.

---

\* Ex-funcionario de la Organización Marítima Internacional. Miembro del Directorio y Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Integrante de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos de dicho Instituto.

Para quienes consideramos el transporte marítimo como uno de los diversos usos del mar, la política de transporte marítimo debería ser un elemento constitutivo de la política marítima del país. Esto es cierto, si se concibe la política marítima como “ el conjunto de acciones, directas e indirectas, capaces de asegurar el uso óptimo del mar para contribuir al bienestar general de la población”. El transporte marítimo es uno de esos usos.

En base a ese criterio y a la legislación nacional vigente, la formulación de una política integral y coordinada –para mejor uso del mar y sus recursos– debería ser responsabilidad de varios Ministerios, incluido el Ministerio de Defensa, al cual desde 1987 pertenece la Marina.

Pero además, debido a sus importantes connotaciones económico-comerciales, la política de transporte marítimo, parte integrante de la política marítima, tiene que ser un elemento constitutivo de la política económica del país y estar influida por ella.

Por lo tanto, para la apropiada concepción y formulación de la política de transporte marítimo es necesaria una aproximación holística que, rebasando los indudablemente amplios pero estrictos límites del sector marítimo, pueda inscribirse también en los más vastos ámbitos del universo económico y la seguridad nacional.

Aunque, sin duda, estos aspectos, en general están subyacentes a toda discusión sobre el tema, conviene tener conciencia de ello al considerar la cuestión ¿cuál es la política de transporte marítimo más conveniente para el interés nacional?

Debido a esa particularidad, una respuesta adecuada requiere de una opinión de diversos organismos y entidades, tanto estatales como privados, pertenecientes a una amplia gama de sectores económicos, incluidos –entre otros–, los de comercio, industria, agricultura, minería, pesquería, etc. Y también –es importante subrayarlo– del sector de la defensa.

Ciertamente, no sólo por la naturaleza de esta importante actividad y su profundo impacto en el orden económico, sino también por el carácter estratégico que ella tiene y por sus efectos políticos, económicos, sociales y estratégicos –reconocidos en importantes círculos políticos, profesionales y académicos–, en la formulación de la política de transporte no pueden ser dejadas de lado importantes consideraciones vinculadas con la seguridad nacional.



Patio de contenedores de un terminal marítimo.

En ese marco conceptual, tiene importancia, al formularse esa política de transporte marítimo, considerar el papel que se piensa debe cumplir la marina mercante nacional.

Además del significado papel que debería jugar el fomento y desarrollo del comercio marítimo, la presencia de una marina mercante nacional puede desempeñar un importante papel estratégico, particularmente en el caso que surjan ciertas específicas situaciones, en las que se convierte en un importante auxiliar de la Marina de Guerra.

Tal vez sea por ello usual que en la gran mayoría de los países la marina mercante nacional forme parte de la reserva naval. El destino de esa reserva naval, como resultado de la adopción de una política de transporte marítimo determinada, es, en consecuencia, importante para la Marina, porque en último análisis tiene vinculación con el cumplimiento de su misión.

Por todo lo dicho anteriormente, la Marina debería tener que ver en la formulación de la política de transporte marítimo. Mas la responsabilidad de la Institución en este importante asunto también está justificada por otros motivos. En primer lugar, por el hecho de que la estrecha vinculación de la Institución con los intereses marítimos está reconocida en diversos instrumentos legales y administrativos vigentes.

Así, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), un importante organismo de la Marina es, por ley, la Autoridad Marítima Nacional y tiene la responsabilidad de hacer cumplir la legislación en el dominio marítimo del país. DICAPI tiene, además, la importante responsabilidad de velar por la seguridad de la vida humana y la propiedad en el mar y prevenir y controlar la contaminación del mar por buques. Esta última misión es cada vez más significativa, habida cuenta que los espacios marítimos y oceánicos que ocupan más de las dos terceras partes de la superficie terrestre son el medio regulador de muchos sistemas de vida del planeta.

De otro lado, la Dirección de Intereses Marítimos, otro importante órgano de la Marina, entre sus específicas funciones ligadas con el mar, participa en la formulación de los objetivos políticos para el desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

Por su parte, la Dirección de Hidrografía y Navegación, un calificado organismo técnico de la Institución, tiene una importante función en relación con la seguridad de la navegación marítima.





De lo anterior se debe reconocer que, aunque por ley corresponda formalmente al Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción la responsabilidad última de formular la política de transporte marítimo del país, la Marina tiene —qué duda cabe— importante participación respecto de la formulación de esa fundamental política, que forma parte de la política general del Estado.

Por encima de otros posiblemente razonables argumentos que se podrían seguir esgrimiendo para justificar la participación de la Marina en la formulación y adopción de una política de transporte marítimo, en el análisis final tiene que considerarse que los aportes al examen y formulación de esa política, deberían ser conceptuados como la expresión de una necesaria complementación e integración y de una saludable cooperación entre los organismos estatales, indispensable para el mejor examen y solución de los problemas nacionales.

En el marco de esas consideraciones, se debe reconocer que es compleja la problemática del sector transporte marítimo, particularmente por la grave crisis que viene atravesando la marina mercante nacional.

Como resultado de diversos factores, algunos de ellos derivados de cambios en el entorno internacional y nacional en los que se desarrolla el negocio naviero internacional, la marina mercante nacional virtualmente ha desaparecido.

La crisis de la marina mercante nacional se agudizó en 1991 cuando fue necesario adoptar una política de transporte marítimo. Tal medida estuvo plenamente justificada por la necesidad de superar esquemas ineficientes, derivados de la mala aplicación de la política de transporte marítimo en ese entonces vigente.

Como resultado de tal crisis muchas empresas navieras nacionales discontinuaron sus actividades y se retiraron de la actividad naviera. Otras, transfirieron sus buques a registros de conveniencia o registros abiertos. Lo cierto es que, al no haberse formulado y puesto en práctica las medidas complementarias que en 1991 debieron haberse adoptado cuando se eliminó el desprestigiado régimen de reserva de carga y se estableció la nueva política de transporte, la marina mercante nacional perdió competitividad y se vio forzada a abandonar el mercado.

Y es que, como se ha explicado en muchos informes al respecto, en las actuales circunstancias y bajo las reglas de juego prevaecientes —alto costo del

financiamiento, elevados aranceles para la compra de buques, sus maquinarias y equipos, alto impuesto a la renta, y en general altos costos operativos— es difícil para las empresas navieras nacionales participar competitivamente en esta actividad con buques con pabellón nacional.

El tonelaje de peso muerto de la flota mercante nacional, tras haber llegado a su máxima expresión histórica en 1981, ha tocado ahora el nivel más bajo de su historia. La edad promedio de los pocos buques mercantes que figuran en el registro de buques nacional —que son menos de los que podrían contar con los dedos de una mano— es mayor de 20 años, y existe una gran desocupación de oficiales y tripulantes mercantes, que llega al extremo de hacer cuestionable, incluso, la necesidad de las actividades de la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau” en lo que respecta a la formación de oficiales mercantes.

¿Qué se debería hacer por la marina mercante nacional en las actuales circunstancias? Se han propuesto diversas soluciones. Sin embargo, la respuesta no es simple y ello depende del papel que se considera que la marina mercante nacional debería jugar en el transporte marítimo nacional o de cabotaje y en el transporte internacional.

A ese efecto se considera indispensable analizar ese papel, no sólo en base a los intereses de un grupo de navieros, por sano que pueda ser su enfoque sobre el tema, sino también teniendo en cuenta la opinión de los usuarios del transporte marítimo y, por ende, de los intereses del comercio exterior de la nación, que en este caso parecerían representar, con más legitimidad, el interés nacional.

De ese modo las autoridades gubernamentales tendrían una perspectiva integral para apreciar mejor los factores de la crisis y adoptar justificadamente las decisiones más convenientes para su superación.

Se considera importante a ese respecto conocer la opinión de la Marina sobre la problemática de ese subsector económico, que no por pequeño deja de tener profunda significación en la seguridad y el desarrollo económico nacional.

## *Apuntes para la etnohistoria del litoral de los valles de Trujillo\**

JUAN CASTAÑEDA MURGA

*E*l viajero que recorra hoy día la costa trujillana observará los restos de una serie de montículos de baja altura que presentan una ocupación y que en algunos casos empieza desde la época del Precerámico, con una ocupación continua que llega hasta nuestros días. En los primeros tiempos de la colonización estos asentamientos de pescadores fueron conocidos como los “pueblos de la mar”<sup>1</sup> y a sus señores los españoles les llamaron “caciques de la mar”. Les llamaron así para diferenciarlos del resto de los costeños que vivían al interior de los valles ocupados en las faenas agrícolas.

Dedicados al exclusivo oficio de la pesca y marisqueo, no poseían tierras para cultivo. Un señor llamado Minchonamo, principal de los pescadores de Quismap<sup>2</sup>, a la llegada de los españoles no poseía tierras porque “...como eran pescadores siempre estaban en la mar y que con el pescado resgataban comyda...”<sup>3</sup>. Existe evidencia que los indios de Huanchaco, vivían exclusivamente de la pesca, pues sus habitantes tenían fama de grandes nadadores y pescadores, por ello los indios de este pueblo eran siempre destinados como mitayos para labores de pesca. En 1588 Rodrigo Hurtado, morador de Trujillo, solía tener siempre a su disposición cuatro indios huanchaqueros que lo acompañaban a pescar. Una década después otro vecino trujillano Nicolás Gordijuela, solicitaba ante la justicia de la ciudad de Trujillo se le otorgara cuatro mitayos alegando que era uso y costumbre que se les dieran a quienes tuvieran barcos. El 30 de mayo de 1598 el

---

\* Artículo ganador del I Concurso Regional de Historia, patrocinado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP) y el Centro de Estudios Histórico-Marítimos de la Universidad Privada del Norte.

Corregidor D. Juan de Zapata respondió afirmativamente a la petición de Gordijuela. En su mandamiento Zapata refería que "...los yndios del puerto de guanchaco son todos pescadores y ganan su vida a ello..."<sup>4</sup>.

En siglo XVIII, cuando en Huanchaco ya había una población forastera, los pescadores originarios remarcaron siempre la especialidad de su oficio. En 1741 los indios pescadores fueron obligados a participar en la limpia de la acequia "del valle". Quejándose a través de su Protector de Naturales decía "... no deuen ser mis partes obligados a concurrir a las [limpias] de sus acequias [de los chacareros] pues no tienen tierras, ni su agua puede venir a al puerto para sus menesteres..."<sup>5</sup>. El Protector decía que en Huanchaco había pozos y que la limpia de ellos estaba a cargo de los pescadores forasteros.

Los señores "de la mar" estaban sujetos a otros señores más importantes que controlaban todo un valle. Por ejemplo Minchonamo dependía del Cacique principal del valle de Chicama. Rostworowski ha registrado que en los tiempos de la conquista española el valle de Moche estaba sujeto a D. Martín Sachoca, y de él dependían dos señores de la mar, uno en la margen norte del valle llamado Guamonamo, cuyo pueblo se llamaba Chichi. Al otro lado del río existía un pueblo junto al mar llamado Xacon y que su señor vivía al interior en un pueblo llamado Changuco<sup>6</sup>. La convivencia entre los señores no era fácil, p.e. Minchonamo se negaba a servir al señor del valle, lo cual llevó a una guerra. Tres décadas después los nobles del Chicama lo recordaban como un valiente que no quería ser sujeto a ningún cacique y "...andaba por este valle y hacia mucho daño"<sup>7</sup>. Esta lucha la continuaron sus descendientes y en 1565 esta rivalidad era aún latente. Este referido año dos cimarrones asaltaron el pueblo de Yalpa, cerca a Licapa, y robaron dos hatos de ropa de la tierra, que fabricaban los naturales. Los negros trocaban esta ropa por comida con indios del litoral de la margen izquierda del valle, es decir pescadores como los de Malabrigo. Cuando se inició la persecución los españoles no dudaron en ir a Chamalca "y a la mar y a los pueblos que están por allí". En el camino encontraron a un indio a quien azotaron para que confesara sobre el paradero de los negros. Respondió "q. no lo açotazen que el no tenía q. ber con los negros ny les compraba nada q. don juº prinçipal de la mar...trataba con ellos y los yncubria..."<sup>8</sup>. Otro testigo refiere que los negros andaban por "...Chamalca y en los pueblos de los pescadores..."<sup>9</sup>. Los negros habían percibido esta rivalidad y sacaban provecho de ella, pues los indios de la mar les ocultaban de las autoridades, les abastecían con comida. Otra testigo declaró que los negros participaban en las fiestas que hacían los indios y que además hablaban la lengua yunga<sup>10</sup>.



Elaboración de un caballito de totora en Huanchaco (Trujillo).

## LA TERRITORIALIDAD

Rostworowski ha destacado el derecho de propiedad que tenían los grupos de pescadores sobre las riberas marinas y mar afuera como áreas de pesca durante la época prehispánica y los primeros años de colonización<sup>11</sup>. Esta territorialidad, instituida desde tiempos inmemoriales, fue interrumpida por la visita de Gregorio González de Cuenca, quien ordenó que el mar fuera común para todos. Ello motivó la protesta de los caciques. Por ejemplo los indios de Huamán solían ir hasta las islas Guañape a fin de cazar aves, pero los indios de esa jurisdicción se lo impidieron prohibiéndoles llegar hasta las islas. El cacique D. Santiago Huamán protestó diciendo que el Visitador Cuenca había mandado que el mar fuera común, sino que además mencionó que sus antepasados habían gozado de las islas<sup>12</sup>.

En las postrimerías del Virreinato los indios huanchaqueros solían ir a pescar hasta las playas de la provincia de Lambayeque, lo cual motivó que los pescadores de ese sector les hostilizasen con el pago por derecho de pesca. “...los yndios pescadores de Guanchaco se han retirado a las playas de Santa Rosa y Monsefú, le han presentado hostilidades q. sufren las gavelas impuestas, p<sup>a</sup> permitirles la pesca q<sup>do</sup> p<sup>r</sup> esta Intend<sup>a</sup> esta mandado repetidas veces no inquieten aquellos yndios, a los que de su clase se constituyen por esos mares y playas q. son comunes, ni les cobren con el nombre de piso, ni otro título...”<sup>13</sup>.

Este sentido de territorialidad continuó pese a las sucesivos mandatos y ello se refleja en los conflictos entre los pescadores que se producen a lo largo de la historia. Como un rezago actual de esa costumbre los pescadores tradicionales de Huanchaquito tienen cada uno un pedazo de litoral que denominan “caleta”<sup>14</sup>. Cada caleta es respetada por ellos, salvo cuando realizan la pesca con chinchorro; entonces de común acuerdo permiten el ingreso. En su caleta los pescadores construyen unos pequeños refugios a los que denominan “caletita”, que usan para protegerse del frío por la noche y madrugada antes de salir a pescar. Este tipo de estructuras que aparece en la literatura arqueológica con el nombre de “paravientos” tiene una planta en forma de arco, las bases son de piedras y sobre ellas apoyadas sobre cañas verticales se colocan esteras de enea (*Typha angustifolia*). En el valle de Chicama en Playa El Brujo, aparte de la enea utilizan junco (*Cyperus sp.*) y palos (“palizada”) que los pescadores recogen de las orilla marina después de una crecida del río<sup>15</sup>. La “caletita” viene a ser como un símbolo de la propiedad que tiene un pescador sobre un tramo de playa.

## OBTENCIÓN DE RECURSOS EN LAS BIOCENOSIS DEL LITORAL

### LAS LAGUNAS CERCANAS AL MAR

Esta biocenosis es por lo general de aguas salobres, originadas por filtraciones de agua salada o por brazos de mar aislado, aunque algunas lagunas se forman por filtraciones de algún río cercano o por los drenajes de los campos de cultivo que van a desembocar al mar. Alrededor de las lagunas crece abundante junco (*Scirpus sp.*) y totora (*Typha sp.*) y posee una rica avifauna especialmente patos de los cuales se han registrado hasta 14 especies<sup>16</sup>. Además, cuando sube la marea marina e invade las lagunas se crían lizas. Estas lagunas son importantes como sitios de alimentación y descanso para las aves<sup>17</sup>. Si revisamos los datos de subsistencia en Huaca Prieta, podemos valorar lo significativo que fue en su economía, lo que nos revela el aprovechamiento intensivo que tuvieron las lagunas en la época prehispánica<sup>18</sup>. Por otro lado la sociedad Moche nos ha dejado representaciones escultóricas e iconográficas en su cerámica de la fauna y flora de las lagunas<sup>19</sup>. Hoy en día la avifauna continúa como parte de la dieta del poblador costeño. Pese a ser especies protegidas por las leyes conservacionistas, los lugareños van de cacería a las lagunas, allí mismo las evisceran y pelan<sup>20</sup>, y van a ofrecer su producto a los pueblos. Hace 80 años se cazaba aves marinas en tal cantidad, que en Santiago de Cao las salaban y almacenaban para comer durante los meses de invierno<sup>21</sup>. Los patos y pardelas se consumen como carne guisada. Aparte de la alimentación, las lagunas fueron significativas para la actividad industrial puesto que de allí se extraía junco y totora, para la fabricación de esteras, cestas y balsas.

Haciendo un recorrido de sur a norte por el litoral de la antigua provincia de Trujillo podemos mencionar unas “pequeñas lagunitas originadas por filtraciones de agua dulce...” ubicadas a tres kms. al norte de la desembocadura del río Santa, frente a la isla Corcovado<sup>22</sup>, luego en el valle de Virú existe la laguna de Guañape, que está junto al Cerro Negro, que es de agua salada. En el valle de Moche en la costa de Huamán existían unas lagunas que en 1870 eran motivo de disputa entre la Municipalidad de Trujillo y el ciudadano Francisco de las Carreras que había denunciado todos los terrenos colindantes al mar desde la Garita de Moche (hoy Salaverry) hasta Huanchaco diciendo que eran eriazos y no tenían dueño. El procurador de la Municipalidad, Modesto Santa María, protestó alegando que: “En las playas existen lagunas que producen abundante enea de lo cual hacen uso para fabricar sus esteras que ocupan en sus ranchos y además venden en esta ciudad y otros lugares...y en sus lagunas se crían abundantes peces que utilizan

todos los huamaneros, para si y aún para el consumo de esta ciudad”<sup>23</sup>. Agregaba además que los eneales y juncales eran usados no solo por los vecinos sino también por los “...huanchaqueros para sus balsas de pescar”. Debemos mencionar también que otra industria a partir de la flora de las lagunas fue la cestería. En 1815 Mellet se admiraba de la destreza de las huanchaqueras que fabricaban “...canastos y canastillos de junco marino, que trabajan de modo superior”<sup>24</sup>. La totora se utilizaba también en la fabricación de las viviendas. Refiriéndose Proctor a las viviendas de Huanchaco menciona que las casas eran construidas “...con cuatro pedazos cuadrados de estera o caña cosidos a soportes delgados y otras estereras para techo plano”<sup>25</sup>.

En el valle de Chicama en la zona de Tres Palos existen pequeñas lagunas, una de ellas ubicada a 100 metros de la orilla marítima, donde actualmente los lugareños extraen totora. Cerca a esta comunidad vital se encuentran los restos de un asentamiento de pescadores Moche. En el litoral de Santiago de Cao se hallan los restos de lo que fue la laguna El Charco, que se formaba del drenaje de los cultivos. Actualmente solo quedan unos rezagos<sup>26</sup>, que es lo que ha dado el nombre al actual balneario. Adyacente está un asentamiento de pescadores que tiene una ocupación desde la época Moche hasta la época Chimú.

Al otro lado del valle de Chicama, en la margen norte, podemos mencionar la laguna El Brujo, hoy desaparecida; se ubicaba al norte del Complejo Arqueológico El Brujo<sup>27</sup>. Siguiendo la línea de playa tres kilómetros más al norte existe otra laguna formada por las aguas producto de los drenajes, llamada Cruz Verde, la cual ha sido recientemente rehabilitada<sup>28</sup>. Junto a ella está un asentamiento precerámico y en sus niveles superiores presenta una reocupación con cerámica temprana<sup>29</sup>. Entre El Pulpar y Cruz Verde a 500 metros de la línea de playa existe una laguna que es conocida como laguna de Salamanca, la cual según los lugareños ha aumentado su extensión desde el último Niño de 1998. Existe un conjunto de pequeñas lagunas en playa El Pulpar; muy cerca están los restos de un sitio precerámico del mismo nombre. A 1½ km. está la playa El Milagro, que presenta lagunitas y en el otro extremo del valle de Chicama está Puerto Malabrigo; a dos kms. al norte están unas lagunas de agua dulce que son alimentadas por agua de irrigación de los fundos Arenita, Monte Seco y Macabí. Cerca de allí está el sitio arqueológico conocido como Ruinas de Malabrigo; un extenso sitio con montículos piramidales, estructuras de habitación y cementerio<sup>30</sup>. Este asentamiento sería el pueblo de Quismap, que aparece en los documentos del siglo XVI.

## LA BOCA DEL RÍO

Durante la época de menor descarga los ríos presentan una laguna terminal, a donde ingresan las aguas marinas cuando sube la marea. En esta comunidad vital se pueden pescar lizas (*Mugil sp.*), que ingresan a temprana edad y aquí se desarrollan; otra especie que abunda es el camarón (*Bithynis caementarius gaudichaudi*). Las desembocaduras de los ríos fueron zonas preferidas para el asentamiento de poblaciones Chimú. En el valle de Chicama se ha identificado un sitio conocido como Boca del Río, que cubre la terraza natural y avanza en la zona en playa, tiene evidencias de habitación y área de cementerio<sup>31</sup>. Es muy probable que la primera reducción de Magdalena de Cao estuviera al sur de este asentamiento y que fue arrasado por el aluvión de 1578<sup>32</sup>. Nuestra suposición se basa en un pedimento que hizo Don Diego Sancaynamu al visitador Gregorio González de Cuenca, en el que manifestaba que era "... principal y señor de los yndios questa junto a la boca del río deste valle de Chicama..."<sup>33</sup>. Cuando ocurrió el Niño de 1578, los indios de este pueblo buscando un lugar más seguro se dirigieron hacia el norte, en donde se asentaron sobre una terraza donde está ubicado el complejo arqueológico El Brujo.

En el valle de Virú existe también un grupo de asentamientos Chimú-Inca cerca de la desembocadura del río<sup>34</sup>. En el valle de Moche existieron asentamientos cerca de la bocana, y durante el Virreinato, los pueblos de Moche y Huamán litigaron por la posesión de una extensión de totorales, por casi 200 años, el cual había pasado del lado sur al lado norte del río, cuando éste había encontrado una nueva desembocadura al mar<sup>35</sup>.

Esta preferencia de los habitantes del litoral por ubicarse cerca de la bocana del río estuvo condicionada por la disponibilidad de recursos que ofrecía la zona. Antes de la creación de las reducciones indígenas, o por lo menos hasta la década de los 70 del siglo XVI, las bocanas eran sitios poblados. El cronista Fr. Reginaldo de Lizárraga, siendo muy joven recorrió la costa y fue testigo de que "...las bocas de los ríos eran pobladas de muchos pueblos de indios, muy abundantes de comida y pescado..."<sup>36</sup>. A ello debemos agregar que la boca de los ríos, en tiempo de abundancia de agua, es por donde más fácil se puede vadear. Así lo observó León Portocarrero a comienzos del siglo XVII escribiendo que "Cuando estos ríos vienen crecidos que diz de avenida, los pasan por unas balsas que se fazen de totora..."<sup>37</sup>. Y aun todavía durante épocas del Niño los balseros realizaban esa labor. En 1730 se acusaba a los indios de Santiago de Cao de no acudir a las obras de defensa que se hacían en un ramal que había abierto el río Chicama en 1728 por donde se vertió más agua que por su propio lecho. Obvio es que el desastre

dificultaba el paso de los pasajeros así como del correo oficial. Pese a que el pueblo de Santiago no había sido afectado por la inundación, se les exigía su concurrencia en atención al bien común. A lo que contestó su Protector que la acusación carecía de fundamento porque siempre que se inundaban los caminos “...concurren mis partes a dho. río con sus balsas y personas y pasan sin ningún peligro los chasquis, soldados de su Ex<sup>a</sup> y demás pasajeros y caxones...”<sup>38</sup>. Esta practica continuó hasta el siglo XIX, pues en el río Moche pedía José de Castro licencia al Intendente para poner una balsa (no dice de qué tipo) en la ribera de su chacra, que se ubicaba cerca del pueblo de Moche, y señala que era más segura que las balsas de enea que usaban los indios. El Intendente D. Antonio Quevedo, Intendente, le otorgó la autorización pero aclaró, que no estorbara a las balsas [de enea] “...que por mí se han mandado poner en la boca del rio...”<sup>39</sup>.

## LAS SALINAS

La sal era usada para la conservación de pescado y otras carnes. En la tasa establecida por el Licenciado. D. Pedro de la Gasca (1549) aparecen como bienes entregados al encomendero de Chicama, Capitán Diego de Mora, 60 arrobas de pescado seco<sup>40</sup>, lo cual implica que para conservarlos tendrían que pasar por un proceso de salado. También los indios debían tributar 30 fanegas de sal. El pescado seco era comercializado por los indios hacia otros lugares Feijóo refiriéndose a los indios de Huanchaco refiere que aparte de la pesca la actividad más importante era la salazón de pescado para llevarlo a vender a otras partes<sup>41</sup>.

En 1562, Antaro un indio mitma del valle de Chao, mandón de ciertos indios, mencionó que tenía su casa en el valle de Chimo en unas salinas<sup>42</sup>. Al igual que los pescadores los indios salineros eran especialistas. En Moche en 1657 existía una pachaca de salineros cuyo principal era Don Juan Pacheco<sup>43</sup>, aunque sus abuelos habían sido originarios de Mansiche. En atención al bien común el gobierno permitió que “...asistiesen en el pueblo de moche en las salinas...”. La obligación de ellos consistía en traer a la ciudad de Trujillo cada mes 10 fanegas de sal a la plaza pública. El carácter de especialista podemos inferirlo porque el referido año se quejaron a través de su Protector de Naturales diciendo que el cacique de Mansiche les compelia que asistiesen a la mita del “...traxin de los chasques...” y también “...todas las demás obligaciones a que son obligados los demás indios del dho. pueblo de Mansiche...”. Probablemente sean las mismas que litigaba en 1870 la Municipalidad de Moche con Don Francisco de las Carreras. Su Procurador Gregorio Ñique alegaba que la explotación estaba a cargo de su comunidad “desde tiempo inmemorial sin que nadie haya intentado jamás ni desconocer el derecho ni estorbar la posesión”<sup>44</sup>.

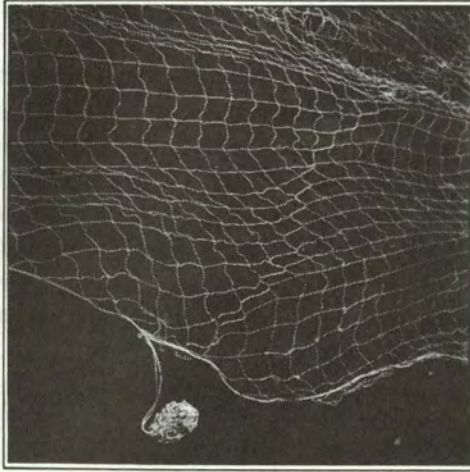
En el valle de Virú existían en Guañape unas salinas que explotaban los indios, pero con la expansión de la hacienda Santa Elena, cuyos límites llegaban hasta el mar, fueron desalojados de allí sus nativos pobladores. Este paraje del litoral era conocido con el nombre de Las Salinas y se ubicaba “inmediato a la playa dél, terminos de la hacienda de Santa Elena... comprenden como tres quadras poco más o menos línea recta divididas en pozos inmediatas a la playa de la mar”. El 6 de marzo de 1799, tomó posesión de la salinera Da. María Isabel Cabero<sup>45</sup>.

En el litoral de lado sur del valle de Chicama existían tres salitreras que usufructuaban los pobladores de Santiago de Cao hasta comienzos de 1910, ubicadas en Tres Palos, El Charco y Nepén, aparte del salitre que extraían para abono; preparaban sal “que producían al hervir las pailas”. Posteriormente fueron explotadas por las haciendas Chiquitoy, Cartavio y Nepén respectivamente<sup>46</sup>. Al otro lado del valle de Chicama existía una salinera al SE de la Huaca Prieta que explotaban los indios de Magdalena de Cao y por la hacienda Nazareno. En 1860 las salinas fueron motivo de disputa. El hacendado Cecilio González Pinillos pretendió despojar a la comunidad de Magdalena de Cao motivando que ésta solicitara una inspección ocular del Juzgado de Primera Instancia, en la que peritos de ambas partes con planos en la mano precisaron los límites de la hacienda, quedando las salinas fuera<sup>47</sup>.

## TECNOLOGÍA DE LOS HOMBRES DE LA MAR

### LAS REDES

La **atarraya**, es una red de forma cónica, lleva un plomo para que descienda al fondo. Cuando se lanza cae sobre el agua formando un círculo, “...debido al peso del plomo la red llega al fondo rodeando a los peces que se hallan debajo de ella, ...”<sup>48</sup>. Se usa individualmente, el pescador se introduce en el mar, hasta que el agua le llega a la cintura o se interna mar afuera y lanza desde la balsa la red con fuerza. Formando parte de la cultura material de los pescadores desde la época prehispánica, su uso continuó durante la época virreinal. En 1742 Joseph Albino de Morales, indio natural del puerto de Huanchaco al momento de testar menciona que tiene entre sus bienes “una atarraya ya seruida emplomada”, mandaba que se venda para el bien de su alma<sup>49</sup>. Esta red se usa también en las lagunas. En 1670, en una “poza grande que hace el rio [Moche]”, pescaban allí moradores de Trujillo así como los indios de Conache con atarraya. Los indios vendían el pescado allí mismo en la laguna<sup>50</sup>.



Parte de una red con cordeles, flotadores y pesas.



Anzuelo grande de 14 centímetros, para pesca mayor, procedentes de Chan Chan (Trujillo); y anzuelos pequeños de concha.

El **chinchorro** es una red inmensa de arrastre que posee un copo en su parte central. Su uso requiere de dos a cuatro pescadores. Las hay de dos tipos, una para pescar a pie y la otra mucho más grande que se utiliza para la pesca en caballito. Se introduce el pescador en el agua hasta el nivel del pecho, sueltan el copo y luego cogiendo los extremos los pescadores caminan en direcciones opuestas paralelamente a la costa. Una vez que está todo extendido se dirigen a la playa, acortando la distancia que los separa, de esta manera cercan a los peces que se acumulan en el copo. Cuando la pesca se realiza sobre el caballito de totora, se realiza de manera similar, ingresan al mar tres pescadores, el del centro se coloca mirando hacia la playa y va soltando el chinchorro, los otros dos cogiendo los extremos se dirigen en direcciones opuestas, luego se dirigen hacia la costa, cuando están cerca se introducen a pie otros pescadores para ayudar a jalar<sup>51</sup>.

El **cabán** es una bolsa de red, que se utiliza para la captura de especies que viven en la parte arenosa de la playa. Su uso está registrado desde la época Moche, pues se halló uno en Uripe<sup>52</sup>. El cabán que usan hoy los huanchaqueros está formado por un arco de 75 a 80 cms. de longitud hecho de sauce (*Salix humboldtiana*) o laurel (*Myrica pubescens*). La doblez se tiene que hacer cuando la madera todavía está verde. Los extremos del arco se unen mediante pedazo de caña de guayaquil que fluctúa entre 50 y 55 cms.; la caña está perforada por dos hileras de orificios por donde se pasa un cordel para asegurarlo<sup>53</sup>. Actualmente hemos visto en el Charco, que un alambión doblado de la misma manera ha reemplazado al sauce y caña de guayaquil, pero todavía se denomina cabán. La captura de especies con el aparejo se realiza a cualquier hora del día. El pescador se introduce en las rompientes y coloca la boca del cabán en dirección a la playa buscando la dirección de la corriente de retroceso. Con una mano sostiene el marco y con la otra introduce la arena, luego levanta en cabán y con el marco hacia arriba lo introduce hasta cierta profundidad en el agua para que filtre la arena a través de la red. Usualmente se utiliza para captura de muy-muy; especie utilizada como carnada en los anzuelos, y que también se come en tortilla o en cebiche<sup>54</sup>.

## LOS FLOTADORES

Desde tiempos prehispánicos se usaron los **mates** o **calabazas** (*lagenaria sp.*) como flotadores. En Huaca Prieta se encontraron ocho calabazas atadas a una gran red; dejan fuera de dudas el uso de este cultígeno como parte de las labores de pesca ya desde el Precerámico<sup>55</sup>. En Uripe, asentamiento de pescadores de la época Chimú, ubicado en el litoral de la intercuenca Moche-Virú, se reportó el uso de estos mates con sus respectivos amarres para los mismos fines<sup>56</sup>. En los

archivos documentales, cuando revisamos inventarios de bienes de los indios, a menudo encontramos referencias a los mates, como parte de la vajilla doméstica. Sin embargo, cabría la posibilidad, de que, cuando no se los menciona como parte de la vajilla, podría tratarse de flotadores. El uso ha continuado hasta nuestros días y los pescadores lo denominan **chuna**.

Las **pesas** o **lastres**, asimismo se usan desde el Precerámico. En Huaca Prieta las pesas eran hechas de piedra redonda y plana con una perforación al centro por donde se pasaba un cordel<sup>57</sup>. En el caso de Uripe las pesas no tenían perforación, atándose por el exterior. Algunas de esas pesas en su parte central son más angostas que en sus extremos; de esta manera se facilitaba el amarre<sup>58</sup>. En el valle de Moche, en el sitio conocido como Unidad Sur N° 2, de la época Chimú, se hallaron pesas con perforación al centro<sup>59</sup>. En Huanchaco todavía se usan pesas de piedras, escogidas meticulosamente según el uso que se les va a dar. Las piedras que pesan menos de un kilo y de forma ovalada sirven para las **sacas** (trampa para crustáceos), mientras que las de mayor peso y de forma irregular se utilizan como punto fijo, de las redes<sup>60</sup>.

Los anzuelos más antiguos, que han sido recuperados de Huaca Prieta, fueron hechos de concha y de espina. A pesar de que con el conocimiento tecnológico de la metalurgia se empezaron a usar anzuelos de cobre, los anzuelos de concha aparecen hasta muy tardíamente. Tal es el caso de algunos ejemplares hallados en Uripe, en contextos Chimú<sup>61</sup>. En la Unidad Sur N° 2 se hallaron anzuelos de doble gancho en forma de ancla<sup>62</sup>.

## LAS EMBARCACIONES

La balsa de totora tuvo una amplia distribución a lo largo de la costa peruana. Sin embargo hoy su uso está restringido a la costa norte. Se desconoce la antigüedad de esta embarcación, pero a partir de los materiales orgánicos recuperados en Huaca Prieta podemos deducir que su uso ya estaba en vigencia desde el Precerámico. El pescador de Huaca Prieta sabía fabricar soguillas a base de junco o algodón, así como esteras de totora. Ese conocimiento tecnológico es suficiente para fabricar esta balsa. Por otro lado en el material de fauna marina recuperado figuran delfines<sup>63</sup>; esta especie podría ser un bioindicador de navegación, pues su pesca no es posible desde la orilla. La embarcación está representada en la cerámica Moche y Chimú. Así como en los frisos que decoran los templos y palacios de estas sociedades<sup>64</sup>. En el registro documental esta embarcación aparece con el nombre de balsa o balsilla, el término "caballito" es un término que recién encontramos en el siglo XIX<sup>65</sup>.



Dos remeros impulsando una pequeña balsa de totora de proa y popa arrufadas.  
(Mochica, Costa Norte. Museo Yoshiratao Amano).



Nuestra pesquisa se ha limitado a las descripciones de estas balsas en la costa trujillana. La primera descripción la hace Lizárraga, que los denomina “balsillas de junco” y las vio en Huanchaco, notando que servían para una sola persona y que cuando regresaban de la pesca, desataban la balsa para extender la totora para que se seque<sup>66</sup>. Según nuestro informante Sr. Víctor Piminchumo, la costumbre de desamarrar la balsa se usaba todavía hasta hace 25 años. Hoy se ha perdido, y solamente se coloca de pie para que escurra el agua. El Judío Portugués las observó en la desembocadura del río Chicama, y describe la balsa como “...dos haces bien apretados y muy gruesos y largos, y quedan estas balsas feitas a modo de grandes pescados, y juntos estos dos haces y bien liados queda en medio un hueco donde se ponen mercaderías y oro y plata y gente y todo lo que hay que pasar”<sup>67</sup>. En el siglo XIX, Humboldt asombrado la considera “...embarcación extraordinaria de los indios peruanos...” y la describe como “...dos paquetes de totora de 5-7 pies de largo amarrados juntos, una especie de balsa cónica, elevada en la proa para surcar las aguas y cortada en la popa. El indio gobierna el caballito, sentado en el interior hueco, con una larga pértiga puntiaguda de los dos extremos, y que le sirve de doble remo”<sup>68</sup>. Proctor dice “...estas son nada más que dos atados y puntiagudos en la proa levantada. En esta máquina frágil, el indio sentado boga, con una astilla larga caña, en la rompiente más tremenda...”<sup>69</sup>. Pero la mejor descripción nos la ofrece Squier. Observó que por lo general era de dos haces atados entre sí; su eslora variaba de 5,4 a 7,6 metros; la proa doblada hacia arriba “...como el cuello de un cisne”, cuando salen del mar se los coloca verticalmente para que sequen. Pero nos deja además la referencia de una balsa más grande compuesta de tres haces, siendo el haz del centro de mayor dimensión y agrega: “estos [caballitos] pueden llevar varias personas o dos o tres fardos de mercancías”.

En un litoral como el de Trujillo, sin puertos apropiados, en donde los navíos de mayor calado no podían acercarse demasiado a tierra firme por el riesgo de encallar en los arrecifes o bancos de arena, los balseros jugaron un papel importantísimo en el comercio. Gracias su conocimiento práctico podían guiar a los navíos hasta donde debían llegar. Feijóo<sup>70</sup> señala que los balseros guiaban a las lanchas de los navíos. Una fuente documental del siglo XIX se refiere a estos indios como tasqueros<sup>71</sup>, es decir eran especialistas en pasar la tasca. Se denominaba así a una barra de peñascos y arena ubicada a  $\frac{1}{4}$  de legua desde la playa. Esta zona, sumamente borrascosa, Feijóo la considera como la mejor defensa que Dios le había dado a Trujillo, porque los piratas no se atrevían a acercarse<sup>72</sup>. Los indios también servían como mensajeros entre el puerto y los navíos, llevando cartas, billetes o mensajes orales. La importancia de los balseros en esta ocupación se refleja en el juicio de residencia que se le siguió al corregidor Bartolomé de

Villavicencio. A este personaje se le achacaba que por no enviar mensajeros a su debido tiempo a un navío que estaba zarpando de Huanchaco, para advertirle de la presencia de piratas en la zona, el barco fue capturado por éstos en puerto Malabrigo, perdiéndose una gran cantidad de harina<sup>73</sup>.

En la década de 1940, todavía en El Charco existía un pescador que usaba el caballito de totora<sup>74</sup>. En 1975 existían en Huanchaco 72 balsillas de totora. Sánchez Moore nos ha dejado una minuciosa relación de cómo se hace actualmente esta balsa. El proceso de fabricación lo divide en cuatro partes:

- a. Formación de haces primarios: Se comienza "...cogiendo como si se ahorcara una persona, porciones de totora (todo lo que entra entre las manos)", 5 ó 6, según el grosor que se le pretenda dar a la balsa, se amarra por su base, formando así un haz primario. Luego con 4 haces forma 2 "bastones hijos" y "dos bastones madres".
- b. Formación de haces secundarios: Se coloca en el suelo los bastones madres y encima los bastones hijos, se los amarra con hilo polifilamento N° 218. Ortiz menciona que a estos hilos o soguillas antiguamente se les denominaban "quirinas"<sup>75</sup>. En el siglo XVIII se les denomina "quirana" y así aparecen en dos testamentos. Sebastián Guamanchumo mencionaba al momento de testar que Juan Ruiz, le debía 8ps. de sogas y "q. las dhas. sogas son para quiranas y 3ps. de balsa [se refiere a la totora]"<sup>76</sup>. José Albino Morales refiere que tenía "...dos pares de quirana de cañamo de castilla p<sup>a</sup> que se venda y se haga bien por mi alma"<sup>77</sup>.
- c. Unión de haces secundarios: Se juntan buscando que coincidan los extremos de las bases y las concavidades tratando de formar la "caja" o "bodega" del caballito. Luego se amarran con hilo polifilamento de 5-6 mm. de diámetro. Esta sogas es conocida como guangana.
- d. Formación de la parte curva del caballito: Conforme el amarre avanza hacia la proa se le aplican golpes con ambas manos en la parte superior y cuando se unen los haces secundarios al ir ajustando con la guangana, el ayudante sostiene debajo de sus brazos mirando hacia la popa cada uno de los haces levantándolos a la altura del pecho. El maestro salta y cae de rodillas sobre los haces hasta darle la curvatura. Una vez terminado se le lleva al mar para mojarlo<sup>78</sup>.

Otro tipo de embarcación que se usó fue la balsa de palos, de la cual tenemos un solo registro en Guañape durante el siglo XVIII. La referencia está en unos

autos que se siguieron por la muerte de un pescador (por ahogamiento) en esa playa. Un testigo, Manuel Urcia, menciona que "...con motivo de yr al puerto de Guañape a la pesca, de junto con Andrés Corcino y el finado Pedro Tapia, y que después de mucho rato sucedió que salieron en uno o dos palos de balsa, con canaletes, de adonde dimano q. un golpe de mar los refundió,..." . Más adelante el mismo testigo reiteró que vio a Pedro Tapia (la víctima) "...nadando en la playa con *unos palos de balsa que amarraron...*" (el subrayado es nuestro)<sup>79</sup>.

Avanzando los años, como parte de un proceso de transculturación, los indios aprenderían a fabricar aparejos así como el manejo de embarcaciones occidentales. Hubo en Trujillo industria de fabricación de cuerdas y cables para los navíos. Doña Florencia de Mora hizo compañía de negocios con Lorenzo Ruiz, por tiempo de dos años, en la que establecían "... una cordonería de cabuya con su atarazana donde se hile e tuerza e haga la dha. grangería... e jarcia de nabios cables y guindaleras y sagulas y cuerdas", negocio en el que ella aportaba el jornal y alimentos para los indios yanacunas que la trabajaran, además de madera y hierros necesarios. Por otro lado a Ruiz le tocaría la quinta parte de lo que valiese la jarcia y al final del contrato recibiría 150 pesos de a 9 reales<sup>80</sup>.

D. Santiago Guamán, principal del pueblo de Huamán, tenía un chinchorro para la pesca en la mar de jurisdicción<sup>81</sup>. Andrés Vizcaíno, indio del puerto de Huanchaco, en 1658, compraba del Capitán Francisco Venegas, vecino de Trujillo, un barco nombrado Nuestra Señora de las Mercedes "...con sus belas arboles y aparejos...", al precio de 450 pesos. Los indios dueños de navíos tenían solvencia económica: así Juan Martín Yanchique, natural del puerto de Huanchaco, tenía un "...barco de pescar con todo su aparejo y bela y remo y timon y arbol y falca..."<sup>82</sup>. Al momento de testar dejaba la mitad del navío a su yerno Diego Dionisio, casado con su hija Juliana Chayán y la otra mitad para su hijo Esteban Chumbihuamán. Dedicado también a los negocios como prestamista tenía entre sus bienes una red "de pescar", que había dejado en empeño Pedro Sánchez, natural de Paita. Juan Martín había poseído también un barco llamado María, cuyo árbol, lo había trocado con D. Antonio, cacique, en 1638, pero que más tarde D. Joseph de la Torre, le quitó alegando que era suyo, ordenaba en su testamento que le cobrasen.

## NOTAS

1. Archivo Regional de Trujillo (en adelante ART), Corregimiento, Causas Ordinarias, leg. 148, exp. 57, 40ff. 28-11-1565.
2. Así se llamaba en tiempos prehispánicos a lo que más tarde se le conocería como Puerto Malabrigo; *vide* Jorge Zevallos Quiñones (1993): **Toponimia Chimú**, Ediciones de la Fundación Pinillos, p. 64.
3. ART, Corregimiento, Causas Ordinarias, leg. 148, exp. 46, f. 25v., 13-07-1565. *Vide* también Susan Ramírez (1995): “De pescadores y agricultores: una historia local de la gente del valle de Chicama”, **Bulletin de l’Institut Français d’Etudes Andines**, Tome 20, N° 2, pp. 245-279.
4. ART, Corregimiento, Pedimentos, leg. 281, exp. 3643, f. 4, 30-05-1598.
5. ART, Corregimiento, Pedimentos, leg. 286, exp. 4406, f. 1v., 22-04-1741.
6. María Rostworowski (1989): “El señorío de Changuco”, **Costa Prehispánica Peruana**. Instituto de Estudios Peruanos, pp. 132-133.
7. Declaración de D. Francisco Nuxa, señor de Licapa, ART, Corregimiento, Causas Ordinarias, leg. 148, exp. 46, f. 21.
8. Declaración de Roque de Acosta, doc. *ibid.*, f. 30.
9. Testimonio de Rodrigo mandinga, negro esclavo de Da. Ana Pizarro, doc. *ibid.*, f. 34v.
10. Declaración de Beatriz, india ladina, nat. de Huamachuco, doc. *ibid.*, f. 25r.
11. María Rostworowski (1989): “Pescadores, artesanos y mercaderes costeros en el Perú Prehispánico”. **Costa Prehispánica Peruana**, Instituto de Estudios Peruanos, p. 270.
12. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Justicia 458, f. 1871.
13. ART, Intendencia, Asuntos de Gobierno, leg. 416, exp. 2714, f. 1, 07-11-1817.
14. Comunicación personal, Lic. Víctor Piminchumo.
15. César Gálvez Mora y Rosario Becerra Urteaga (1995): “Propuestas para la reconstrucción hipotética de paravientos arqueológicos en la costa norte”. **Revista del Museo de Arqueología**, N° 5, p. 130.
16. Enrique Brack Egg (1986): *La fauna. Gran Geografía del Perú*, Vol. III, p. 92.
17. H.M. Koepcke y M. Koepcke (1968): “División Ecológica de la Costa Peruana”. **Boletín de Extensión**, N° 11, Facultad de Pesquería, Universidad Agraria La Molina, p. 16.

18. Junius Bird, John Hyslop (1985): *The Preceramic Excavations at the Huaca Prieta Chicama Valley, Peru*. **Anthropological Papers of The American Museum of Natural History**, pp. 241-242.
19. Christopher Donnan (1978): **Moche Art of Peru**. Museum of Cultural History, University of California, p. 34, fig. 58.
20. En una visita realizada en 1988 a la laguna de Nepén fuimos testigos de una cacería de patos; los cazadores procedían de Magdalena de Cao, Nazareno, Nepén y Cartavio.
21. José Sabogal Wiese (1974): "La Villa de Santiago de Cao, ayer. Narración de D. Enrique". **Anuario Indigenista**, Vol. XXXIV, p. 148.
22. Nicolás Angulo (1960): **Revista Universitaria**, Universidad Nacional de Trujillo, III Epoca, Año 4, N° 7-8, p. 23.
23. ART, Corte Superior, Causas Civiles, leg. 627, exp. 2328, f. 45.
24. Julián Mellet (1971[1824]): "Impresiones del Perú en 1815", **Relaciones de Viajeros**, Vol. 1, **Colección Documental de la Independencia del Perú** (en adelante CDIP), T. XXVII, p. 98.
25. Robert Proctor (1971[1825]): "El Perú entre 1823 y 1824", **Relaciones de Viajeros**, Vol. 2, CDIP, T. XXVII, p. 234.
26. Juan Castañeda Murga y César Gálvez Mora (1997 ms.): Santiago de Cao: Indagaciones sobre su historia, p. 10.
27. Nicolás Angulo, *Op. cit.*, p. 32.
28. Comunicación personal del Lic. Segundo Vásquez Sánchez.
29. Segundo Vásquez Sánchez (1998): "Cruz Verde: Del Arcaico al Formativo en el valle de Chicama". **SIAN Revista de Arqueología**, N° 5, pp. 6-8.
30. Richard Watson (1979): **Water Control and land use of the arid north Coast of Peru: Prehispanic Agricultural Systems in the Chicama Valley.**, M.A. Thesis University of Texas in Austin.
31. Banks Leonard y Glenn Russell (1992 ms.): **Informe Preliminar: Proyecto de Reconocimiento Arqueológico del Chicama, Resultado de la primera temporada de campo, 1989**. p. 118. En el Apéndice *vide* Mapa 7.
32. Lorenzo Huertas (1987): Ecología e historia: **Probanzas de indios y españoles referentes a las lluvias catastróficas de 1578**. Centro de Estudios Solidaridad, p. 131.
33. AGI, Justicia, ff. 1782v.

34. Gordon Willey (1953): *Settlements Patterns of Viru Valley*, Smithsonian Institution, p. 321.
35. Patricia Netherly (1977): **Local Levels Lords in the north coast of Peru**. Ph. D. Dissertation, Cornell University, p. 69.
36. Fr. Reginaldo de Lizárraga (1968 [1605]): **Descripción Breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile**. Biblioteca de Autores Españoles. Madrid, Ediciones Atlas, p. 12.
37. Boleslao Lewin (1958): **Descripción del Virreynato del Perú de comienzos del S. XVIII**. Universidad Nacional del Litoral, Rosario, p. 26.
38. ART, Corregimiento, Causas Ordinarias, leg. 220, exp. 1793. f. 16, 08-11-1730. *Vide* también, Juan Castañeda Murga (1998 ms.) **La epidemia general de agua: Documentos sobre el Niño y su impacto en los valles de Trujillo**, p. 98.
39. ART, Intendencia, Asuntos de Gobierno, leg. 412, exp. 2427, f. 1v., 16-02-1804.
40. María Rostworowski (1993): "La Tasa ordenada por el Licenciado Pedro de la Gasca (1549)". **Ensayos de Historia Andina**, IEP-BCR, p. 324.
41. Feijoo, *Op. cit.*, p. 83.
42. Jorge Zevallos Quiñones (1994): **La Crónica de Ocxahuamán**. Ediciones de la Fundación Pinillos Goicochea, pp. 39-40.
43. ART, Corregimiento, Pedimentos, leg. 284, expediente 4092, f. 1, 13-11-1657.
44. ART, Corte Superior, Causas Civiles, leg. 627, exp. 2328, f. 3, 27-01-1870.
45. ART, Intendencia, Causas Ordinarias, leg. 220, exp. 1923, 09-11-1754.
46. *Vide*, José Sabogal Wiese (1974): "La villa de Santiago de Cao ayer. Narración de don Enrique", **Anuario Indigenista**, Vol. XXXIV, p. 122.
47. ART, Corte Superior, Causas Civiles, leg. 610, exp. 1982, f. 6, 26-04-1860.
48. Adolfo Sánchez Moore (1975): **Aparejos, trampas, artes y métodos utilizados por el pescador a "caballito de totora" (Caleta de Huanchaco-Trujillo)**. Tesis para optar el grado de Bachiller en Ciencias Biológicas, Universidad Nacional de Trujillo, pp. 21-22.
49. ART, a. Manuel Huamanchumo, leg. 296, cuad. 05, f. 11, 08-04-1742.
50. ART, Corregimiento, Causas Ordinarias, leg. 199, exp. 1360, f. 11, 11-09-1670.

51. Sánchez Moore, *Op. cit.*, pp. 31-33.
52. Teresa Rosales Tham (1985): "Los recursos marinos en los períodos Moche y Chimú en la Quebrada de Uripe". **Actas y trabajos. VI Congreso Peruano Hombre y Cultura Andina**, Universidad Inca Garcilaso de la Vega, p. 103.
53. Sánchez Moore, *Op. cit.*, p. 19.
54. Sabogal, *Op. cit.*, p. 147.
55. Bird and Hyslop, *Op. cit.*, p. 225.
56. Rosales, *Op. cit.*, *ibid.*
57. Bird and Hyslop, *Op. cit.*, p. 83.
58. Rosales, *Op. cit.*, p. 109.
59. Elena Castillo Soto, Boris Rodríguez Tello y Erlinda Avalos (1985): **Importancia del Mar en la economía de un asentamiento Chimú en Chan-Chan, Unidad Sur N° 2**. Informe de Prácticas Pre-Profesionales para obtener el grado de Bachiller en Ciencias Sociales, p. 32.
60. Sánchez Moore, *Op. cit.*, p. 5.
61. Rosales, *Op. cit.*, *ibid.*
62. Castillo et. al., *Op. cit.*, *ibid.*
63. Bird and Hyslop, *Op. cit.*, p. 243.
64. *Vide* Régulo Franco, César Gálvez y Segundo Vásquez (1994): "Arquitectura y decoración mochica en la Huaca Cao Viejo, Complejo El Brujo: resultados preliminares". **Moche. Propuestas y Perspectivas**, Universidad Nacional de Trujillo, p. 172. Joanne Pillsbury (1995): "Los relieves de Chan Chan: nuevos datos para el estudio de la secuencia y ocupación de la ciudad" **Revista del Museo de Arqueología, UNT**, p. 68.
65. *Vide* Alexander von Humboldt (1991): Diario de... durante su permanencia en el Perú. Centro de Investigación y Promoción del Campesinado, Piura. 66 George E. Squier (1974) [1877]: **Un viaje por tierras incaicas: Crónica de una expedición arqueológica**. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, p. 59. Antonio Raimondi (1942): **Notas de viaje para su obra "El Perú"**, Vol. 1, p. 186.
66. Fr. Reginaldo de Lizárraga (1946): **Descripción de las Indias**. Imprenta Miranda, pp. 42-43.
67. Boleslao Lewin, *Op. cit.*, *ibid.*

68. Humboldt , *Op. cit.*, ibid.
69. Robert Proctor, *Op. cit.*, p. 235.
70. Feijoó, *Op. cit.*, p. 83.
71. ART, Real Hacienda, Tabacos, leg. 138, exp. 351, f. 6, 30-08-1813.
72. Feijoó, *Op. cit.*, p. 9-10.
73. ART, Corregimiento, Residencias, leg. 275, exp. 3438, ff. 37v, y ss.
74. Comunicación personal Sr. César Castañeda Flores.
75. Jorge Ortiz Sotelo (1990): “Embarcaciones aborígenes en el área andina”, **Historia y Cultura**, N° 20, p. 53.
76. ART, a Manuel Guamanchumo, leg. 296, cuad. 05. f. 24, 03-04-1741.
77. ART, a Manuel Guamanchumo, leg. 296, cuad. 05, f. 11, 08-04-1742.
78. Sánchez Moore, *Op. cit.*, pp. 35-37.
79. ART, Intendencia, Causas Criminales, leg. 428, exp. 3126, f. 9, 13-09-1794.
80. ART, a Juan de Mata, leg. 19, f. 305, 31-07-1587.
81. ART, a Diego Muñoz Ternero, leg. 31, f. 264v, 01-06-1573.
82. ART, Corregimiento, Pedimentos, leg. 284, exp. 4401, f. 1v, 07-05-1643.

## *Reseñas bibliográficas*





### “Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú”

Fernando Casaretto Alvarado

Lima, Imprenta de la Marina de Guerra, 1999, 217 p. ilus.

*El* contralmirante(r) Fernando Casaretto Alvarado nos ofrece nuevamente un fino producto bibliográfico en homenaje a una dilecta institución para la Marina de Guerra, como es la Escuela Naval del Perú. Un magnífico álbum con la reseña historiada y gráfica del largo y esforzado periplo de la Escuela a través de la historia del Perú, desde la época del virreinato; el nacimiento de la Marina de Guerra como institución naval en el año 1821, hasta llegar a las puertas del nuevo milenio. Rescata los personajes que impulsaron la educación naval como verdaderos pioneros de este singular quehacer. La obra aparece impregnada del profundo fervor en la vocación naval del marino, y constituye un incentivo para los jóvenes que sientan el llamado para comprometer su destino con la vida en el mar y al servicio de la patria.

La bibliografía existente sobre el tema no es muy amplia, pues sólo teníamos las enjundiosas obras del historiador naval Jorge Ortiz Sotelo, “Historia de la educación naval en el Perú, primera parte (1657-1845)”, Lima, 1980; “Escuela Naval del Perú (Historia ilustrada)”, La Punta, Callao, 1981; y “ExCadetes navales del Perú”, Lima, 1982, que brindaban una minuciosa y precisa cita de las fuentes consultadas, en gran parte documentos y diarios y revistas de la época.

En el presente caso, “Alma Mater” ofrece la historia de la Escuela Naval en un formato digno del tema que trata, con un rico testimonio fotográfico. Nos presenta la imagen de la nueva Escuela que enfrenta con renovado y siempre nuevo espíritu, los retos del nuevo milenio ad portas. Así, un aspecto nuevo y transformador se inició a partir del año 1998, cuando la Marina de Guerra del Perú, en cumplimiento de una ley que databa de junio de 1996, admitió postulantes de sexo femenino a Aspirantes en la Escuela Naval del Perú.

La obra es prologada por el contralmirante(r) Federico Salmón de la Jara, quien pone en relieve la larga data de la dedicación del autor a la historia naval, desde cuando, siendo Alférez de Fragata, integró, allá por los años sesenta, la “Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú”; asimismo, destaca dentro de sus obras el libro “A la gloria del Gran Almirante Miguel Grau” (cinco ediciones desde 1976), la “Historia Gráfica Miguel Grau” (58, 000 ejemplares en diversas ediciones), y otras muchas realizaciones.



#### **“Lo africano en la cultura criolla”**

María Rostworowski/ Javier Mariátegui/ Carlos Aguirre/  
Luis Delgado Aparicio/ Oswaldo Holguín/ Guillermo  
Thorndike/ Aldo Panfichi/ Teófilo Cubillas/ Luisa  
Fuentes/ Eusebio Ballumbrosio/ Rafael Santa Cruz/ José  
Campos/ Gonzalo Portacarrero.

Lima, Congreso de la República del Perú, 2000, 268 p.

*E*l Fondo Editorial del Congreso suma este nuevo aporte bibliográfico a los anteriores dedicados a otros importantes grupos culturales y raciales que constituyen nuestro pueblo y dan forma a nuestra identidad nacional. Antes habían sido publicadas las obras sobre las inmigraciones china y japonesa, conmemorando el sesquicentenario y centenario de su estadía en el Perú, respectivamente. En este caso, es el aporte de lo africano, de más antigua data, pues los primeros negros llegaron al Perú con los conquistadores; como lo menciona María Rostworowski, Hernando Pizarro solicitó en 1534 de la corona la licencia para embarcar cien negros, la mitad hembras, la mitad varones.

El libro está dividido en tres grandes apartados. El primero –**Imaginario religioso y esclavitud**– reúne tres interesantes ponencias, muy bien documentadas. La de María Rostworowski, quien, a través de biografías y otras fuentes, presenta la evolución, desde la conquista y durante el período virreinal, de las relaciones entre indios, negros, mestizos y criollos. Trata también sobre el vínculo entre el

ancestral culto costeño al dios de Pachacámac y la devoción virreinal al Señor de los Milagros.

Javier Mariátegui estudia la cultura médica de San Martín de Porras, quien conjugaba tres procedimientos diagnósticos y terapéuticos: la medicina mágica de procedencia africana, la medicina herbolaria andina precolombina y la medicina renacentista traída por la conquista europea.

Carlos Aguirre trata sobre la población de origen africano en el Perú: de la esclavitud a la libertad, sintetiza la trayectoria de estas poblaciones, en una historia signada por el sufrimiento y la opresión; la abolición de la esclavitud en 1854 con promesas de igualdad y derechos que no se cumplieron.

En la segunda parte, titulada **Lo africano en la cultura criolla**, incluye las ponencias de Luis Delgado Aparicio, sobre la africanía en América; Alejandro Villanueva y Alianza Lima, de Guillermo Thorndike. Destaca el trabajo de Oswaldo Huguín con un cuidadoso trabajo sobre Ricardo Palma y la cultura negra; revisa los ancestros de Palma y cómo su vida y su carácter fueron signados por este aspecto. Busca y analiza lo negro en las Tradiciones; y finalmente plantea la actitud de Palma ante lo negro, señalando que no negó su ancestro, pero tampoco lo hizo público.

En la última parte, **Tradicción familiar e historia de vida**, se publican los testimonio de vida y sus experiencias del racismo en el Perú de destacados deportistas, artistas y profesionales nacionales de ancestro africano, como Teófilo Cubillas, Luisa Fuentes, Eusebio Ballumbrosio, Rafael Santa cruz y José Campos.



### “La otra historia: el Tratado de 1929”

Félix Calderón Urtecho

Lima, Fondo Editorial del Congreso de Perú, 2000, 320 p. ilustr., mapas.

**L**as interioridades de cómo se gestó la negociación peruano-chilena realizada en Lima entre el 12 de octubre de 1928 y el 29 de mayo de 1929, y concluida con el Tratado de 1929, reproducidos después de seis décadas, nos acerca a sus protagonistas, como el presidente Leguía, el embajador peruano César Elguera, el embajador chileno Emiliano Figueroa Larraín, los comisionados norteameri-

canos, generales americanos Pershing, Lassiter y Morrow, de impecable actuación en la etapa plebiscitaria; los ominosos funcionarios de la ocupación, como Máximo R. Lira, intendente de Tacna, y sus procedimientos terroristas de chilenezación de las provincias cautivas.

Se recogen aquí los testimonios directos de los principales actores; en el caso de Leguía, las cartas personales, memoranda, informes, memorias y otros documentos procedentes del Archivo y Biblioteca del Ministerio de Relaciones Exteriores. Ha recurrido también el autor a la información oficial publicada por el Departamento de Estado de los Estados Unidos, y otras fuentes igualmente valiosas y de primera mano, las cuales le han permitido reconstruir, por primera vez —desde el punto de vista peruano— ese importante capítulo de la historia diplomática del Perú.

El Perú había entrado al siglo XX sin ningún arreglo definitivo de fronteras y escapando de la bancarrota. Cuando Leguía llegó al poder en 1908 se encontró con un país sin fronteras y litigios fronterizos con cinco países. Resalta la figura del estadista visionario que asumió esta responsabilidad ante la Historia. En 1909 resolvió en forma definitiva los diferendos territoriales con Brasil y Bolivia. Y durante el “oncenio” hizo lo propio con Colombia y Ecuador.

Señala que, en el caso de Chile, Leguía, consciente de la esterilidad y frustración del trato directo, propició desde 1920 un nuevo enfoque, basado en la intervención de los Estados Unidos por la vía del arbitraje. Sin embargo, luego del fracaso del plebiscito, declarado impracticable por culpa de Chile, se inició la negociación directa, que concluyó con la suscripción del Tratado de 1929, en el que admite que el Perú no fue el gran ganador, puesto que perdió Arica. Pero tampoco fue el gran perdedor, pues recuperó Tacna luego de casi 50 años de ocupación.

El autor analiza y reflexiona sobre el Tratado de 1929 que puso fin a la controversia territorial. Reivindica la figura de Leguía, artífice del exitoso proceso de saneamiento de nuestras fronteras con el Brasil, Bolivia, Colombia y Chile, recalcando que de no haberse realizado, habría sido imposible la conclusión del Protocolo de Río de Janeiro de 1942, por el presidente Prado.

Saludamos la publicación de esta obra por el Fondo Editorial del Congreso, que nos da cuenta de manera erudita y documentada de los azares y esfuerzos por cerrar un doloroso diferendo con el vecino país de Chile y resolver la situación de las “cautivas” después de 50 años de incertidumbre.



### “Apuntes sobre viajes y viajeros”

Héctor López Martínez.

Lima, Talleres gráficos de Viuda de Mariátegui e Hijos S.A., Librería Editorial Minerva, 2000, 151 p.

*El* libro de Héctor López Martínez reúne un conjunto heterogéneo de artículos cuyo punto común es el tema de los personajes –peregrinos, como los denomina en el prólogo Fernando Belaúnde– que llegan al Nuevo Mundo y al Perú y dan testimonio de nuestra presencia, idiosincrasia y costumbres y contribuyen a concretar la exótica y legendaria imagen de estas tierras; algunos de ellos, a manera de cronistas como el marino francés Maximilien Radiguet, quien además de registrar la crónica de sus viajes, plasmó sus vivencias en dibujos.

En reciprocidad, presenta también a los peruanos que, en el siglo XIX, dejaron testimonio de su paso por lejanos países allende los mares, muchas veces en cumplimiento de responsabilidades encomendadas por el Gobierno del Perú. Tal es el caso del Capitán de Navío Aurelio García y García, comisionada para formalizar relaciones diplomáticas con los imperios orientales de China y Japón. Y el Capitán de Fragata graduado José María Silva Rodríguez, comandante del bergantín Gamarra, enviado por el Presidente Ramón Castilla a California para prestar auxilio a las naves peruanas ancladas en San Francisco durante la fiebre del oro, quien no sólo cumplió a cabalidad esta comisión, sino que colaboró a restablecer el orden en el convulsionado puerto.

A través de las páginas del libro emergen fascinantes las épicas imágenes de los navegantes; la vibrante personalidad de Martín Alonso Pinzón y el poco conocido drama que se fue hilvanando entre él y Cristóbal Colón. Walter Raleigh, favorito de la reina Isabel de Inglaterra, en pos de El Dorado; el marino ruso Vasilli Mickhailovich Golovnin, quien arribara al Callao en 1818 y registrara su paso por la corte virreinal del Perú en la relación que escribió bajo el título de “Viaje alrededor del mundo en la corbeta ‘Kamtchatka’ en 1817, 1818 y 1819”.

No está ausente la presencia femenina, aunque sólo sea en la persona de una de ellas, la escritora cajamarquina Amalia Puga y Puga y su detallada crónica de su viaje entre Lima y Nueva York, la cual fuera publicada en el diario **El Comercio** a fines de 1893.

En conclusión, la obra ofrece una visión erudita, amena y ágil de los apasionantes sucesos relacionados con el mundo de los descubrimientos, viajes y exploraciones, y nos evoca con el buen pulso de atinado periodista a los personajes protagonistas de aquellos hechos del pasado.

*Esperanza Navarro Pantac*

## *Crónica*



## *Actividades del Instituto*

**AÑO 2000**

**ENERO**

### **CONTINUACIÓN DE INVESTIGACIONES**

**C**ontinuó la investigación correspondiente a la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, etapa 1879-1883, a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez S.J., el Calm. Melitón Carvajal Pareja y el Dr. Ernesto Yepes del Castillo. Asimismo se prosiguió la investigación y redacción del período 1906-1919 a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova, como también la investigación y redacción de la biografía del Almirante Miguel Grau Seminario a cargo del Dr. José Agustín de la Puente Candamo. Se prosigue con las tareas de investigaciones en diferentes repositorios correspondientes a la Tercera Parte de la Historia Marítima, período 1919-1930, a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

### **ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA**

El día 26 se llevó a cabo la Asamblea General Extraordinaria, para acordar la incorporación como Miembros de Número y Miembros Correspondientes, de la nómina aprobada por el Consejo Directivo.

**FEBRERO**

### **VACACIONES INSTITUCIONALES**

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

## **MARZO**

El día miércoles 15 se llevó a cabo un almuerzo de trabajo en la sede del Instituto, con el Valm. Federico Espinosa Espinosa, Jefe de Estado Mayor General de Marina y otros altos oficiales designados por la Comandancia General de Marina y el Consejo Directivo del Instituto, donde se expusieron los planes del Instituto, tanto en el campo histórico como estratégico y la colaboración de la Marina a la realización de los mismos.

## **ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA**

El día 30 se llevó a cabo la Asamblea General Ordinaria, con el fin de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Balance, Cuenta General, así como la Memoria correspondiente al año 1999.

En la misma reunión se procedió a la elección del nuevo Consejo Directivo para el período 2000-2002, siendo reelegido como presidente el Calm. Ramón Arróspide Mejía.

## **MAYO**

### **SESIÓN SOLEMNE**

El martes 23 se realizó la ceremonia en conmemoración del 121° Aniversario del Combate Naval de Iquique. Los discursos estuvieron a cargo de la Dra. Hilda Elías de Zevallos en el aspecto histórico, el C. de F. Francisco Yábar Acuña en el aspecto naval y la Sra. Alicia Castañeda Martos en el aspecto biográfico.

## **JUNIO**

El miércoles 14 se realizó una Mesa Redonda sobre "Comisión de Límites con el Ecuador 1942-1950", siendo expositores el Dr. Ernesto Yepes del Castillo sobre el aspecto histórico y el Calm. Jorge Mazuré Gamboa sobre la parte operativa de las brigadas.

## **JULIO**

El sábado 1° se realizó el IV Conversatorio de Historia "Naturaleza, trascendencia y proyección de los estudios ecológicos en la Historia", dirigido a



El Embajador Luis Marchand Stens, exponiendo el día de su incorporación como Miembro de Número.



El Presidente del Instituto, Contralmirante Ramón Arróspide Mejía, haciendo entrega de la credencial de Miembro de Número al Contralmirante Oscar Penny Cabrera.



los profesores de los centros educativos de la Marina, Ejército, Fuerza Aérea, Policía Nacional, colegios estatales y particulares. Las exposiciones estuvieron a cargo del Ing. Eric Santos Cardich Briceño, Dra. Hilda Elías de Zevallos, Dr. José Tamayo Herrera y Valm. Luis Giampetri Rojas.

## **INCORPORACIÓN**

El jueves 20 de julio se realizó la incorporación como Miembro de Número del Embajador Luis Marchand Stens, quien disertó sobre “El sistema interamericano de Seguridad, nuevos conceptos, la situación actual del marco jurídico institucional y sus proyecciones”. El discurso de bienvenida estuvo a cargo del Valm. Alberto Indacochea Queirolo. Ambos discursos se publican en este número de la Revista.

## **AGOSTO**

### **89º ANIVERSARIO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS**

El día miércoles 9, se llevó a cabo, en la sede del Instituto, una ceremonia en conmemoración del 89º Aniversario de la creación de la Fuerza de Submarinos. El discurso de orden estuvo a cargo del Valm. Jorge Telaya Hidalgo.

## **INCORPORACIÓN**

El jueves 24 se llevó a cabo la incorporación como Miembro de Número del Calm. Oscar Penny Cabrera, cuyo discurso versó sobre “EL Salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico 1879”. La recepción del nuevo consocio estuvo a cargo del Rev. Padre Armando Nieto S.J. Ambos discursos se publican en este número de la Revista.



## *Necrología*

1979. Agosto  
Falleció el Sr.  
Miguel Ángel  
Rodríguez de  
Cortázar, de  
edad de 85 años,  
falleció el día  
15 de Agosto  
de 1979.  
Sus restos  
fueron sepultados  
en el Cementerio  
de la Recoleta.

El Sr. Rodríguez de Cortázar  
fue un hombre de gran  
cultura y de gran  
carácter. Fue un  
hombre de gran  
corazón y de gran  
sensibilidad. Fue un  
hombre de gran  
virtudes y de gran  
carácter. Fue un  
hombre de gran  
cultura y de gran  
carácter. Fue un  
hombre de gran  
corazón y de gran  
sensibilidad. Fue un  
hombre de gran  
virtudes y de gran  
carácter.



**VICEALMIRANTE AUGUSTO GÁLVEZ VELARDE**  
**(† 19 enero 2000)**

*D*istinguido oficial general, alcanzó el grado de vicealmirante en el año 1974. Había egresado de la Escuela Naval del Perú en 1941; pasó luego a la Escuela de Submarinos e inició una fructífera carrera en el comando de diversas unidades de la Armada. Fue Comandante de Flotilla en la Fuerza Fluvial, Jefe de Sección en el Estado Mayor General de la Marina y Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, de donde pasa a presidir la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo y Comandante de Flotilla de Buques Auxiliares. Posteriormente sirve como Secretario General de Marina, y después es nombrado Comandante General de Fuerza Fluvial del Amazonas.

Llamado por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, ocupó la Cartera de Vivienda y Construcción y posteriormente asumió el alto cargo de Comandante General de la Marina y Ministro de Marina.

Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos desde que se creó por Decreto Supremo del 17 de octubre de 1973. Lamentamos su sensible desaparición.



**ARQUITECTO ALFONSO ESTREMADOYRO NAVARRO**  
(† 23 agosto 2000)

*E*n los sesenta años de ejercicio de su profesión de arquitecto estuvo vinculado estrechamente a la Marina de Guerra del Perú. Prestó sus servicios profesionales en la Dirección de Intereses Marítimos, Dirección General de Capitanías, Marina Mercante y Dirección del Material. Su actividad profesional en el ámbito privado la ha desempeñado en el campo de la construcción y restauración de iglesias, conventos, inmuebles declarados monumentos históricos, plazas y monumentos, clubes deportivos y diseño y construcción de viviendas. Entre las obras más presentes en su afecto estaban los trabajos de reconstrucción y restauración de las casas del Almirante Miguel Grau, aquella en que nació en Piura, y la limeña de Lescano en la que estableció su hogar con doña Dolores Cavero. Entre sus obras tenemos la restauración de la casa en que nació el coronel Francisco Bolognesi y adaptada como Museo de los Combatientes de Arica; la ampliación de la Cripta de los Héroes del Cementerio General de Lima; el asesoramiento en el montaje del Museo Naval “Julio J. Elías Murguía” en el Callao, y lo concerniente al arreglo de monumentos y plazas de provincias dedicados a la memoria de nuestros héroes navales.

Formó parte del Consejo Nacional de Conservación y Restauración de Monumentos Históricos y Artísticos del Perú, la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, la Asociación Nacional Pro-Marina, el Colegio de Arquitectos del Perú y muchas otras instituciones.

El Instituto lo acogió como Miembro de Número el 16 de mayo de 1993. Al despedirlo en su postrer viaje, le dedicamos estas líneas de homenaje con afecto y agradecimiento.

ARGENTINO ALFONSO ESTREMBADOUR NAVARRO  
(17 de Agosto 2000)



**CONTRALMIRANTE RAMÓN ARRÓSPIDE MEJÍA**  
**(† 2 de noviembre de 2000)**

Nuestro querido Presidente, ilustre, noble, dinámico e incansable trabajador, emprendió el último viaje, se nos fue al cielo indudablemente, el 2 de noviembre pasado, en vísperas de cumplir 79 años. Nos sorprende su partida cuando tenía entre manos muchas tareas importantes, enluta a su hermosa familia, la Marina de Guerra, a los compañeros, a sus numerosos amigos y a éste nuestro Instituto.

Muy ilustre y distinguido Marino, que llega al grado de contralmirante con 40 años de servicios. Sirvió y comandó diversos buques y dependencias, destacando su cariño especialmente en el servicio de submarinos.

Circunstancias coyunturales de la política nacional, lo llevan a desempeñar el cargo de Ministro de Vivienda, aquí nuevamente da muestras de su dinamismo, capacidad de trabajo e imaginación creativa, dejando en esta etapa política, no deseada, una huella de dedicación, de trabajo, de impulso y de ayuda a muchas personas y entidades. Su labor prestigia a nuestra Marina, en un gobierno del que la Marina no deseó tomar parte. Se produjo una crisis inevitable, renuncia al cargo y pide su pase al retiro, truncándose así una carrera que debía llevarlo a los máximos cargos institucionales.

De inmediato el Instituto lo incorpora como Miembro de Número, estando en la situación de retiro. Estando nuestra Institución dedicada a lograr y promover la Historia Marítima y promover también la Estrategia Marítima, con el fin de llenar el gran vacío de nuestra historiografía y de análisis de lo que significa el Mar para el Perú, encuentra aquí nuestro querido amigo el campo que le permite durante muchos años (26), laborando y colaborando en los temas abordados por el Instituto y que le permitieron desarrollar una gran actividad intelectual, en especial en el área estratégica.

En forma muy particular y con pasión, trabajó el tema de las vías interoceánicas necesarias para el Perú, por el mayor énfasis y dedicación, en la que llamamos La Ruta del Norte. La estudia, la recorre personalmente, compromete el interés de autoridades y poblaciones, llegando también a las autoridades brasileñas. Este asunto debe culminar, porque se ha hecho todo lo necesario, solo falta la decisión política.

Paralelamente desarrolla en esta época la actividad de construcción de viviendas, con gran esfuerzo e imaginación logró el éxito característico de su personalidad, mientras hubo disponibilidad financiera.

Fue motor, junto con su señora esposa, de la formación de una hermosa familia, con éxitos ya logrados, y con grandes proyecciones futuras.

Circunstancias naturales y muy merecidas llevan al Almirante Arróspide a la Presidencia de nuestra querida Institución, en la que desarrolla el máximo de capacidad de acción y sacrificio, también por su familia que era para él lo más importante.

Nos deja un gran vacío, ejemplos muy valiosos y tareas emprendidas que constituyen un desafío para las actuales y futuros miembros del Instituto.



En forma muy particular y con pasión, trabajó el tema de las vías intercomu-  
nicación necesarias para el Perú, por el mayor esfuerzo y dedicación, en la que  
llevaron a La Rosa del Norte. La revista, le merece particularmente, reconocimiento  
el interés de autoridades y poblaciones, llega a la atención a las autoridades  
brasileñas. Este número debe celebrarse, por parte de los lectores, pero la edición, solo  
falta la decisión política.

Paralelamente desarrolla en esta época la actividad de construcción de  
viviendas, con gran esfuerzo e iniciativa, en la que se caracteriza de su  
personalidad, muestra haber dependido de los otros.

Por último, parte con el esfuerzo de la formación de una hermosa  
familia, con hijos ya logrados, y con grandes perspectivas futuras.

Con constancia, regularidad y muy diligencia, se van al Almirante Arce y  
la Presidencia de la república, para la realización de la obra, en la que se desarrolla al máximo la  
capacidad de acción y sacrificio, también en el momento que un país de la zona  
impone.

Este número de la Revista se terminó  
de imprimir el 31 de enero de 2001,  
por Freddy Gálvez Romero  
RUC 10067457876  
Teléfono 960-4849  
Lima-Perú



