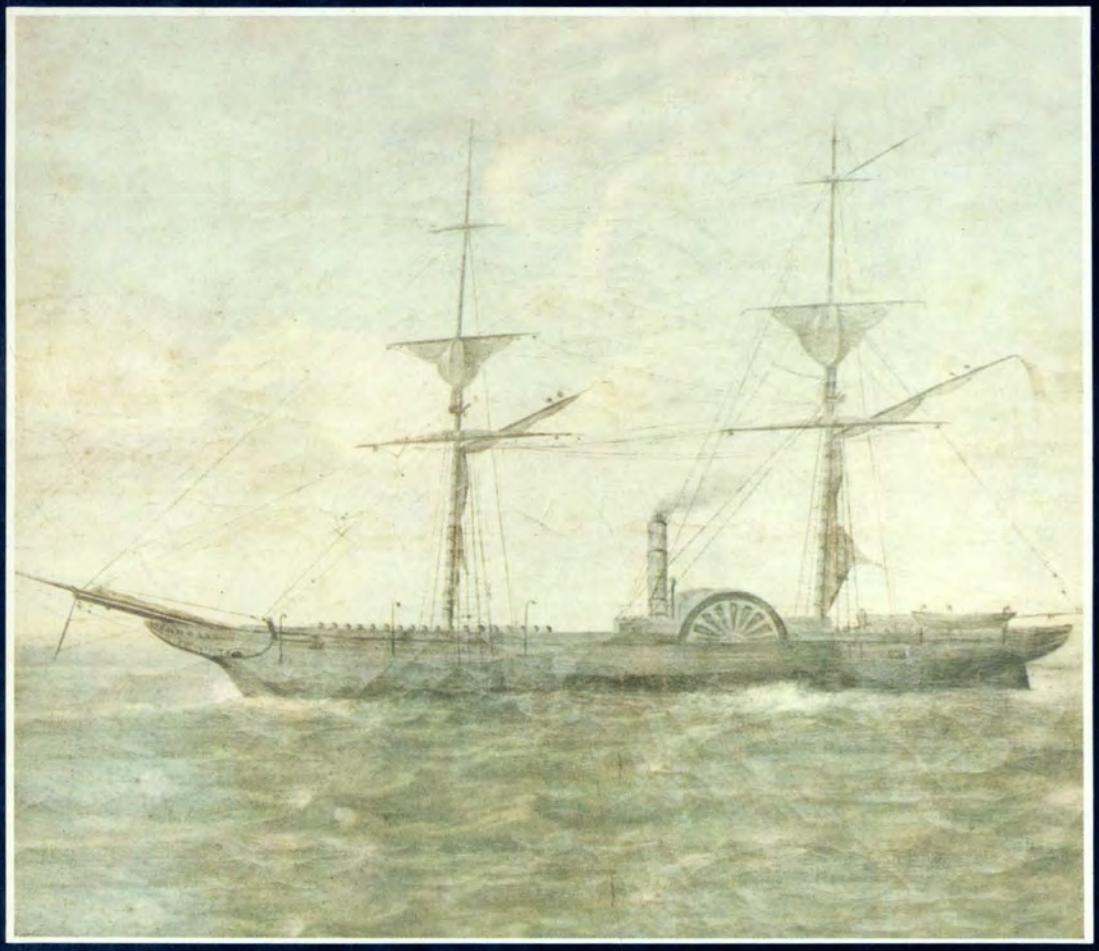
REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU



21 - 22

2001 - 2002

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



2001 - 2002

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
CONSEJO DIRECTIVO 2002-2004

Presidente	Calm.	Melitón Carvajal Pareja
Vice-Presidente	Calm.	Jorge Villalobos Urquiaga
Secretario Ejecutivo	Calm.	Fernando Casaretto Alvarado
Tesorero	Calm.	José García Valdivieso
Director	Calm.	Oscar Penny Cabrera
Directora	Dra.	Hilda Elías de Zevallos
Directora	Lic.	Alicia Castañeda Martos
Director	R.P.	Armando Nieto Vélez, S.J.
Director	C. de N.	Jorge Guerrero Lang
Director	C. de N.	José Luis Guerola Lazarte
Presidente CEEM	Valm.	Alfonso Panizo Zariquiey
Presidente COIDH	Dr.	Percy Cayo Córdova

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Depósito Legal N° 96-1734

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez, S.J.

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

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

Email: insmar@perucultural.org.pe

El Instituto no se responsabiliza con las expresiones emitidas por los autores en los artículos firmados

---

IMPRESIÓN FREDDY GÁLVEZ ROMERO

◀ CARÁTULA: Vapor de Guerra "Rímac"

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO MARITIMOS DEL PERU

N° 21 - 22 LIMA 2001- 2002

INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO

Doctora María Rostworowski, **El mar en el Perú prehispánico** 9

Discurso de recepción del Contralmirante Federico Salmón de la Jara 21

Contralmirante Jorge Brousset Barrios, **Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar** 25

Discurso de recepción del Doctor Percy Cayo Córdova 35

Contralmirante Frank Boyle Alvarado, **La Marina de Guerra del Perú en el siglo XXI, ¿una marina costera o una marina océanica menor?** 39

Discurso de recepción del Embajador José de la Puente Radbill 55

Doctor Oswaldo Holguín Callo, **Ricardo Palma, La Marina y el mar** 57

Discurso de recepción del Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez 90

Doctor Ernesto Yepes del Castillo, **Ciencia y Tecnología en el desarrollo del Perú Contemporáneo** 95

Discurso de recepción del Contralmirante Héctor Soldi Soldi..... 103

Licenciada Alicia Castañeda Martos, **La muerte de los oficiales Távara y West, y el encuentro de dos mundos** 109

Discurso de recepción del Contralmirante Frank Boyle Alvarado ... 123

Vicealmirante José Luis Noriega Lores, **Seguridad Nacional e Integración Civil-Militar** 127

Discurso de recepción del Embajador José de la Puente Radbill ... 141

ARTÍCULOS

José Eduardo Cavani Ríos, **Relación entre la quiebra del Banco del Perú y Londres y la industria azucarera** 147

Contralmirante Raúl Parra Maza, **Actualización del concepto de bienestar, seguridad y defensa nacional** 183

Capitán de Navío José Luis Guerola Lazarte, **El desarrollo del Puerto de Londres: ¿una experiencia a compartir?** 203

CRÓNICA

Actividades del Instituto 217

NECROLOGÍA

Capitán de Navío José Valdizán Gamio 227
Doctor Thor Heyerdahl 229
Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde 231
Embajador Alfonso Arias-Schreiber Pezet 233
Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez 235
Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero 237
Discurso pronunciado por el Vicealmirante José Carcelén Basurto, con ocasión de la ceremonia de develación del retrato del Vicealmirante Luis Vargas Caballero 238

Incorporación de Miembros de Número

*El mar en el Perú prehispánico**

DOCTORA MARÍA ROSTWOROWSKI

La mayoría de cronistas tuvieron una visión más bien escueta de la costa por quedar influenciados por sus informantes cuzqueños, y deslumbrados por el extraordinario acopio de oro de la capital del Tahuantinsuyu. La narrativa serrana acaparó la atención de los hispanos, y las noticias sobre los yungas fueron apocadas. A su vez se consideró el mar como una frontera infranqueable cuando para los costeños se convertía en una ruta, un medio de comunicación y de intercambio.

Antes de explayarnos sobre los hábitos marineros yungas conviene mencionar los diversos tipos de embarcaciones prehispánicas existentes dependiendo de la materia prima disponible, es decir los troncos de palo de balsa y la totora. En segundo lugar cabe señalar el propósito de las embarcaciones, ya sea la pesca cercana al litoral, las expediciones de larga distancia y las migraciones.

Las grandes balsas se usaron para las comunicaciones distantes y poseían velas, remos, anclas o *potala* y sobre todo disponían de *guares* indispensables para navegar. Sobre estos artefactos volveremos más adelante debido a su gran importancia.

Los conocimientos de los navegantes y balseros indígenas sobre el mar eran extraordinarios y si bien empíricos, se enriquecían gracias a su espíritu de observación. Ellos conocían las corrientes y contracorrientes por las tonalidades del mar y por su fauna, de noche se orientaban por las estrellas y los "mercaderes" de Chincha por la brillante *Cundri*, quizá se trató de Sirio por su luminosidad,

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 24 de abril del 2001.

perteneciente a la constelación de Canis Mayor (**Aviso** –Rostworowski, 1970 y 1989). Junto con las grandes balsas de troncos, se emplearon embarcaciones pequeñas como se usan todavía en las caletas de Máncora, Sechura y Colán, de solo unos cuantos palos, usadas para la pesca tradicional. En la costa, carente de madera adecuada, los nativos usaron balsas confeccionadas con juncos y las había de dos dimensiones: las pequeñas para la pesca llamadas por los españoles "Caballitos de Totora" y en quechua *coo*, y en segundo lugar las importantes balsas hechas con grandes mazos de totora unidos entre sí, a los que denominaban *huampu*.

El cronista Cobo (1956/1653) cuenta que en las grandes balsas de totora podían navegar hasta doce personas y llevar en ellas ganado y bestias. Las balsas, tanto de enea como de troncos, poseían dos pisos entre los cuales se acomodaban cántaros de agua o de chicha.

En tiempos pasados, en cada valle costeño existían extensas lagunas que proporcionaban los juncos y eneas indispensables, recurso natural muy estimado para la economía indígena por sus múltiples usos. No solo fabricaban con la totora sus embarcaciones, sino también esteras, petates, cajas y canastas de todo tipo. Posteriormente, con el bombeo de la capa freática, los pantanos fueron secándose y se transformaron en campos de cultivo (Rostworowski, 1981).

Después de este somero repaso de los medios de navegación indígena y de su tecnología veamos las narrativas sobre sus mitos y leyendas llegadas hasta nosotros a través de las crónicas.

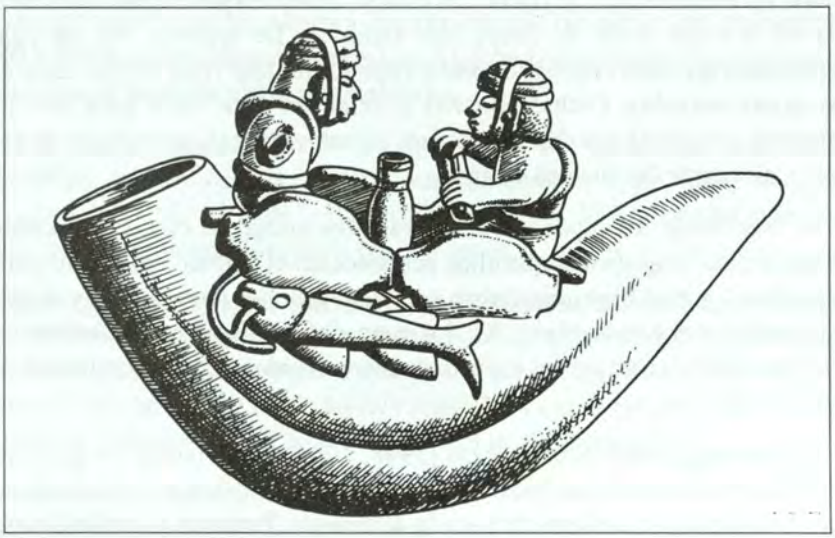
Una noticia muy conocida pero que no podemos dejar de mencionar es el arribo a las playas de Lambayeque del régulo Naymlap acompañado de un numeroso séquito, suceso acaecido posiblemente en el interregnum entre la decadencia Moche y el auge Chimú. Otro misterioso navegante fue Taycanamo quien llegó también con una flotilla de balsas en el norte y se estableció con su gente.

Menos conocida es la referencia de López de Gómara (1941/, tomo 2, cap. CXII) de la batalla naval, la única conocida de tiempos prehispánicos y sucedida en los postrimeros años antes del arribo de los españoles a estas tierras, o sea que no se puede suponer tratarse de un mito, sino de una lucha efectivamente realizada durante el lapso de tiempo entre el segundo y tercer viaje de Francisco Pizarro a Tumbes.

Al iniciar su rebelión Atahualpa quiso derrotar a los habitantes de la isla de la Puná por ser seguidores de Huáscar. Para ello reunió un ejército formado en su mayoría por tumbesinos y se embarcó junto con ellos en balsas para atacar a los isleños. Al tener conocimiento de las intenciones del Inca, el curaca de la Puná



Balsa de totora con tripulante que boga con un remo de cuña rajada.
Historia Marítima del Perú. Época Prehistórica, Tomo II, Vol. 2,
de Hernann Buse de la Guerra.



Escena de pesca donde una balsa de totora es tripulada por dos hombres.
Historia Marítima del Perú. Época Prehistórica, Tomo II, Vol. 2,
de Hermann Buse de la Guerra.

salió a su encuentro y se trabó una batalla naval en la cual Atahualpa fue derrotado y herido en una pierna. Desanimado el Inca ante el empuje de los habitantes de Puná, decidió retirarse y darse por vencido, a la vez que abandonó a los tumbesinos a su suerte. Entonces el curaca de la Puná no vaciló en atacarlos y no solamente los venció sino que saqueó la ciudad y la incendió. Es en ese estado que posteriormente la halló Pizarro, al regresar en su tercer y definitivo viaje a Tumbes. Estas noticias muestran a los costeños navegando por la mar, realizando batallas y luchas, conquistando nuevos valles pero también trocando sus productos y navegando en grandes balsas a lo largo del litoral como los "mercaderes" chinchanos que veremos a continuación; ellos se desplazaban desde su señorío de Chincha, hasta Manta y Puerto Viejo en el actual Ecuador.

En un documento del Archivo de la Biblioteca Real de Madrid hallamos, entre diversas noticias de interés, la mención de la existencia en el curacazgo de Chincha prehispánica de diversos grupos poblacionales como labradores, vale decir campesinos, plateros, pescadores y tratantes dedicados al intercambio de productos que realizaban en dos vías. En una ruta terrestre con hatos de camélidos se dirigía al Altiplano y al Cuzco y en otra marítima con balsas navegaban al norte.

Aquí interesa la presencia de estos "mercaderes a modo de indios", como los nombra el expediente en cuestión; ellos llevaban al norte bronce, posiblemente obtenido de una aleación de cobre con estaño, composición sureña diferente a la usada en la costa norte de cobre con arsénico. De regreso, los navegantes transportaban las rojas conchas de *mullu* (Spondylus spp.) que solo se crían en las tibias aguas norteñas. Dichas conchas poseían un gran valor para los ritos y ceremonias por ser la comida favorita de dioses y huacas, además de atraer las lluvias y alimentar las fuentes de agua.

Al mencionar los españoles a los tratantes indígenas como "mercaderes a modo de indios" significaba que ellos desconocían el empleo del dinero para sus transacciones, y más bien negociaban con equivalencias reconocidas y aceptadas por sus tradiciones y costumbres. Así, los mercados prehispánicos se caracterizaban por un intercambio carente del espíritu de lucro occidental (Rostworowski, 1970, 1989).

La investigadora Hocquenghem (1998, 1999) ha sostenido en sus trabajos que la ruta marítima de los "mercaderes" era impracticable por la dificultad del retorno, es decir de navegar contra la Corriente Peruana y preferían por lo tanto el camino de caravanas terrestres aprovechando de las excelentes vías de comunicación inca.

En su afirmación Hocquengehm no toma en cuenta que antes del surgimiento del Tahuantinsuyu no existía una unidad territorial y menos la maravillosa red caminera del Incario. Los cronistas Castro-Ortega Morejón (1974/1558) decían que anteriormente al auge inca no se podía circular libremente entre los diferentes curacazgos y valles debido al permanente estado de guerra y lucha sostenidas entre ellos. Por esos motivos los dos cronistas manifestaban la imposibilidad de salir los naturales de sus señoríos y debían esperar un momento de paz para circular. Lo dificultoso era el ponerse todos los numerosos curacas de acuerdo para poder cruzar los innumerables grupos hostiles existentes en tan vasto y amplio territorio.

Otra duda expresada por Hocquengehm sobre el tráfico de los mercaderes, era la incapacidad de las balsas de remontar la Corriente Peruana en su viaje de retorno a su señorío chinchano por no poder guiar sus embarcaciones al faltarles timón y quilla. En el camino de ida al norte la corriente fría se encargaba de transportar las balsas a su destino, pero la complicación surgía con la vuelta a Chincha. Sin embargo, en su juicio Hocquenghem no ha tomado en consideración lo marineras que se convertían las balsas gracias al uso y empleo de dos juegos de *guares*, es decir de unas tablas de 3 a 4 metros de largo y medio de ancho que se hundían a voluntad entre los troncos de árboles o los mazos de totora, formando entonces timón y quilla.

Antonio de Ulloa y Jorge Juan (1978, 1: 264) en su viaje por América Meridional mencionan las grandes dimensiones de las balsas que transportaban de 300 a 400 quintales de mercadería y se les daba la orientación requerida con las *guares*, lo que permitía cualquier maniobra.

También el geógrafo Alcedo del siglo XVIII se ocupa de las *guares* usadas en las balsas, que les conferían extraordinarias maniobras marítimas: "no conocida en ninguna otra parte" (1967, III: voz-Piura/ 1786-89), y añadía que con su empleo podían remontar los ríos y las corrientes.

Una de aquellas balsas con sus velas y remos fue hallada y apresada por el piloto Bernabé Ruiz durante su recorrido por el litoral, cuando el segundo viaje de Francisco Pizarro al futuro Perú. En la descripción de la embarcación hecha por Sámano-Xérez en 1528 (1937, 66-67) señalaba su gran tamaño, las numerosas mercaderías transportadas y la mucha gente que viajaba en ella.

Una confirmación de lo navegable que se tornaban las balsas y de cómo las consideraban los españoles, lo manifestaba en 1547 Pedro Hernández Paniagua de Loayza en una carta dirigida al Licenciado Pedro de la Gasca, cuando navegaba por el Ecuador rumbo a Lima y contaba que abandonó un navío para reemplazarlo

por una balsa: "porque continuaba una navegación más cierta que en el navío" (Pérez de Tudela, 1974, Madrid).

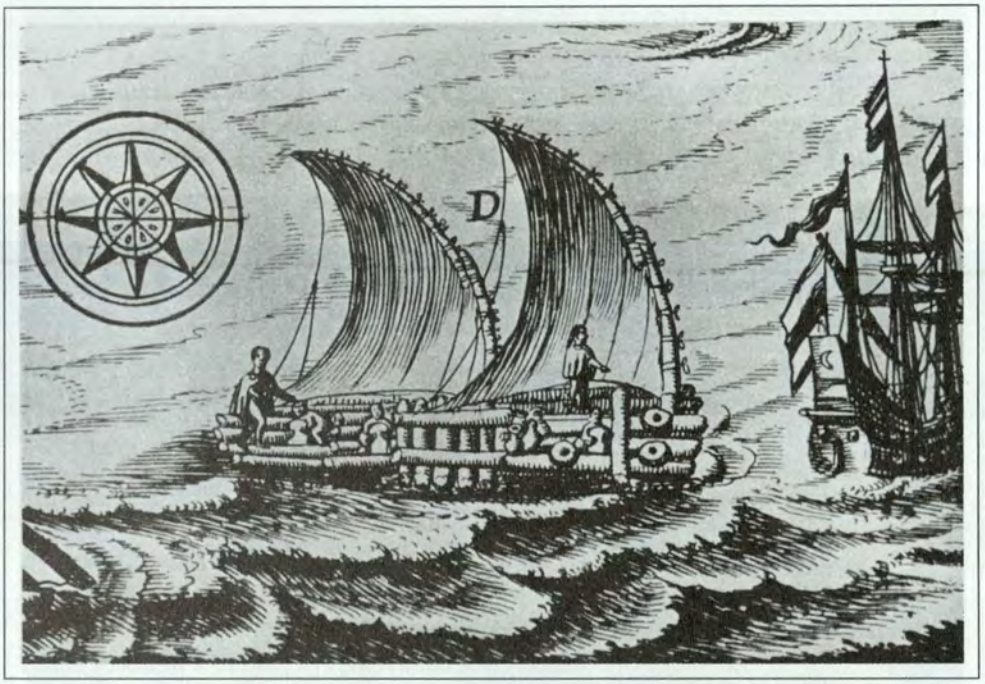
Un último tema de controversia con Hocquenghem es el uso de velas. Ella se basa en la iconografía moche, en la cual no figuran velas en las representaciones de balsas o en los "caballitos de totora". Dicha investigadora sostiene que las velas no fueron utilizadas; sin embargo, es importante señalar que la iconografía de la cerámica moche no representa la vida diaria sino el aspecto mitológico de sus creencias; en ellas los personajes son dioses y no mercaderes y las embarcaciones pertenecen a los tiempos legendarios y míticos.

En este recorrido por las crónicas en busca de noticias sobre el mar, surge una nueva bastante insólita narrada por Sarmiento de Gamboa (1942, cap. 46/ 1572). Se trata de la empresa marítima del Inca Túpac Yupanqui, quien estando en el norte conquistando Manta y la isla de la Puná, vio arribar a esas playas a unos mercaderes navegando a la vela. Preguntados por su viaje dijeron venir de unas islas llamadas Auachumbi y Ninachumbi situadas al poniente y habitadas por mucha gente. Intrigado por el relato, Túpac consultó con el adivino que llevaba consigo en sus conquistas, y le preguntó si aquello era verdad, pues no confiaba en el decir de los mercaderes navegantes porque mentían mucho. El augur respondió que primero iría volando a constatar la existencia de dicha islas. A la respuesta afirmativa del adivino, decidió Túpac Yupanqui emprender la aventura y para ello mandó construir un gran número de balsas y se embarcó con su ejército a tan arriesgada empresa. Según el cronista la ausencia del Inca duró nueve meses y de regreso trajo consigo gente negra, una silla de latón, un pellejo y una quijada de caballo. Todos los objetos se guardaban de recuerdo en la fortaleza del Cuzco hasta la llegada de los españoles.

¿A qué lugar llegaría Túpac? ¿Navegaría el Inca a alguna isla del Pacífico o fue una alucinación producida por un vuelo de ayahuasca?

Con el fin de probar Thor Heyerdahl su teoría de que los andinos llegaron a la Polinesia, decidió arriesgarse en una aventura marítima y para ello mandó construir una balsa de troncos de palos de balsa que llamó Kon-Tiki y partió del Callao el 28 de abril de 1947. Su embarcación fue remolcada mar afuera y abandonada a su suerte en plena Corriente Peruana.

Más adelante, el 28 de agosto del mismo año se estrelló en la isla de Raroia del Archipiélago de Tuamotú en la Polinesia Francesa. Años más tarde en 1956, Heyerdahl regresó a Guayaquil e hizo construir otra balsa pero esta vez usando de las *guares* que dieron a la embarcación la orientación necesaria y permitieron su maniobra. Para su asombro el resultado fue extraordinario y no se hubiera



Dibujo de una balsa tripulada por indios pescadores jóvenes fuertes y robustos.
Historia Marítima del Perú. Época Prehistórica, Tomo II, Vol. 2,
de Hermann Buse de la Guerra.

estrellado la Kon-Tiki de haber conocido el sistema indígena. Así, con su odisea marítima demostró Heyerdahl que las balsas debidamente equipadas con las *guares* se tornaban muy marineras.

Otra expedición fue la de Gene Savoy cuando emprendió una travesía en una balsa confeccionada con grandes mazos de totora unidos entre sí, y partió del puerto de Salaverry camino a Panamá demostrando que las embarcaciones hechas con juncos también podían navegar con éxito en largas distancias, a la par que las embarcaciones de troncos de árboles (**Peruvian Times**, vol. XXIX, 1964, año 1969).

Una solución para el problema que observa Hocquenghem en el viaje de retorno de los mercaderes navegantes hasta su señorío chinchano sería que escogieran probablemente para regresar los meses del verano autral, cuando los vientos alisios pierden fuerza y a veces se filtra alguna corriente tibia del norte, sin que se trate de un Niño. Además las embarcaciones navegarían en zigzag cortando el viento, mar afuera.

Una curiosa noticia de 1557 del Archivo General de Indias de Sevilla cuenta la posesión del curaca de Chincha de una nave de tipo español, cuya conducción estaba a cargo de un español a quien los oficiales reales pagaron 28 pesos de plata ensayada y mercada por el flete de unos árboles de mangle traídos desde Guayaquil a Lima (AGI. Contaduría # 1680 años 1548-1557). Con esta noticia se comprueba que el curaca principal, habituado a poseer una flotilla de balsas, quiso modernizarse y obtuvo una nave de hechura española, hecho que muestra una rápida aculturación, pero la decadencia del señorío chinchano no tardó en manifestarse. Los motivos fueron múltiples como la violencia, la catastrófica baja demográfica, el abuso, despojo y exceso de trabajo que sufrieron los naturales. Todos estos hechos causaron el fin de una población antes rica y floreciente (Rostworowski 1970-1989).

LOS MITOS COSTEÑOS

La navegación a lo largo de la costa peruana se inició cuando los naturales aprendieron la tecnología para construir embarcaciones lo bastante apropiadas para resistir el embate de las olas, la furia de las corrientes y el frenesí del viento. En sus creencias y mitos los costeños contaban que la Vía Láctea era un caudaloso río, un camino y una ruta para las divinidades celestes.

En su cuarto menguante aparecía la diosa Luna navegando por los cielos, diáfana y tenue, montada en su "caballito de totora", después de varios días de



Tripulante guía su embarcación de totora valiéndose de canalete o remo de cuña.
Historia Marítima del Perú. Época Prehistórica, Tomo II, Vol. 2,
de Hermann Buse de la Guerra.

ausencia. Durante dicho tiempo se había aventurado a lejanos y peligrosos parajes y su regreso era festejados con júbilo por sus expectantes adoradores.

También decían los yungas que el Sol Poniente, todas las noches se dirigía de pie en una frágil balsilla hacia las profundidades del mar, para sostener una diaria lucha con monstruos marinos que lo querían aniquilar y tragar. Después, al amanecer reaparecía triunfante a la mañana siguiente tras las altas montañas después de haber derrotado a sus enemigos. A lo largo del litoral se hallan unas islas áridas, sin agua, habitadas sólo por aves marinas y lobos de mar. Leyendas y mitos señalan ser las islas la representación de personajes y de dioses transformados en rocas por algún suceso del pasado. Así, una isla frente a Huaura se decía Anat, antiguo curaca de la región; también frente a Chincha, una de las tres islas representaba a la diosa Urpay Huachac creadora de las aves marinas y de los peces, esposa del dios Pachacamac. La segunda formación rocosa se llamaba Quillay raca o vagina de la Luna, no conocemos el mito o relato escondido bajo este extraño nombre (Rostworowski, 1977 y 1989).

Un documento del Archivo Departamental de La Libertad menciona que todas las islas eran consideradas como *huacas* a las que se ofrecía culto y ofrendas y a ellas se dirigían los difuntos conducidos por los lobos de mar.

Otro mito es narrado por Antonio de la Calancha (1978, III: 847) y por Arriaga (1968, cap. V) y ellos cuentan que los pescadores eran los encargados de la extracción de guano y debían solicitar la autorización y permiso del dios del guano llamado por un cronista Guamancanfac y por el otro Guamancantac. Antes de hacerse a la mar ayunaban dos días, sin comer ají (Capsicum spp.), sal, ni tener acceso a sus mujeres, luego al embarcarse vertían un poco de chicha en la playa como ofrenda. A su retorno con sus balsillas cargadas de guano, volvían a ayunar otros dos días y solo después celebraban su arribo con bailes, bebidas y comidas.

Los relatos y leyendas costeñas insisten en narrar la tradición de navegar a lo largo del litoral, ya sea con fines de conquista, de pacíficos intercambios, de dioses y huacas mezclándose con la vida de los yungas.

EL CABOTAJE COLONIAL

La eficiencia de las balsas, su uso y desempeño hicieron que dichas embarcaciones se mantuvieron y perduraran durante todo el virreinato, y solo desaparecieron al final del siglo XIX y principios del XX con el advenimiento de la tecnología moderna.

La pericie y los conocimientos de los balseros indígenas hicieron que después de la conquista de estas tierras continuasen su navegación a lo largo del litoral, cubriendo un importante tráfico marítimo tal como lo habían realizado hasta entonces.

Primeramente se ocupaban del abastecimiento de los barcos que llegaban a puerto, cargando en sus balsas agua, leña y víveres –como gallinas, cerdos, pescado y frutas de la tierra– que conducían a las naves apostadas más afuera por temor de encallar en los bajos fondos. Además los naturales asumían el trabajo de conducir la carga y la descarga de los barcos situados a distancia del puerto.

Aurelio García y García (1870) en su Derrotero de la Costa del Perú, advertía que llegando a puerto no debían los pasajeros desembarcar en los botes de abordo, sino esperar las balsas. Si tardaban en aparecer se debía a los vientos desfavorables y era más prudente esperar hasta que los indígenas vinieran, pues ellos conocían su medio ambiente y los peligros del mar.

El cabotaje unía a los principales puertos entre sí y enlazaba Manta y Puerto Viejo con Guayaquil, que durante el coloniaje fue un importante centro portuario, y de allí se comunicaba con Paita, Sechura, Colán además de Piura. De Sechura partían hasta Quito con sus cargas de pescado seco, un artículo de intenso trueque con las regiones serranas. Quizá los más intrépidos balseros fuesen esos mismos sechuranos quienes eran famosos no sólo por ser grandes pescadores sino también expertos en el arte de navegar (Alcedo, 1967). Además sería largo enumerar toda la información acumulada a través de siglos sobre la destreza de los naturales y lo navegables que eran sus embarcaciones.

Los balseros de Paita obtenían los troncos de árboles desde el puerto de Guayaquil, y hasta hace poco los pescadores de la Caleta de San Pablo, cerca de Lambayeque, organizaban cada cierto tiempo expediciones en busca de los palos de balsa que solo había que cortar en los bosques norteños. La navegación se extendía desde Paita a Lambayeque y al Callao.

Los pasajeros que navegaban de Panamá al Callao, a veces en temporada de invierno, desembarcaban en Paita para seguir viaje por tierra. Generalmente sucedía durante el invierno austral, cuando el caudal de la Corriente Peruana aumenta y dificulta la navegación y el frío se torna más penetrante. Según un documento del Archivo Departamental de Piura, el viaje con acémilas tardaba un mes y caminaban durante la noche para evitar el calor del sol en el desierto.

Los pescadores de San Pedro de Quilcay, cerca de Lurín dijeron en un juicio entre españoles que ellos navegaban hasta Valdivia al sur y también a Guayaquil (AGN Derecho Indígena, cuaderno 140). A través de los documentos del Archivo

General de la Nación hemos constatado que los comerciantes españoles efectuaban con los balseros indígenas parte de sus operaciones marítimas por resultar más económicas. Desde Lambayeque enviaban productos a Guayaquil, retornando las balsas cargadas de artículos de la región norteña. Difícil sería evaluar el volumen del movimiento comercial realizado por ese medio, pero sí podemos afirmar que era muchísimo más barato que enviar la mercadería con los bergantines. El costo de una balsa no se podía comparar con el precio de una nave de hechura española, ni los sueldos módicos otorgados a los indígenas. Si se compara el transporte terrestre con el marítimo antes de la aparición de los vehículos mecanizados, los viajes por tierra resultaban más costosos.

Actualmente presenciamos un curioso retorno a las costumbres antiguas, como hemos apreciado en las playas de Máncora, a tres kilómetros del pueblo, donde con el fin de abaratar los costos volvieron los pescadores a sus antiguos balsitas y su navegación tradicional. Ellos llegan temprano a la playa con los frutos de su pesca y conversando con ellos, contaron que hace unos años solían salir al mar con sus embarcaciones y motores fuera de borda, pero al subir el combustible su trabajo dejó de ser rentable. Entonces decidieron retornar a su ancestral tecnología, es decir a sus balsitas de cinco troncos, con velas y remos anchos en su base y el mango delgado que cumplen el lugar de las antiguas *guares*, pues los introducen entre los troncos formando timón y quilla y así le dan dirección a las balsas.

Durante siglos una parte del comercio se realizó con las balsas indígenas, no solo por tratarse de un medio de transporte más económico sino porque desembarcaban la mercadería en caletas solitarias y era más fácil evitar el pago del almojarifazgo o impuesto.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcedo, Antonio de. **Diccionario Geográfico de las Indias Occidentales o América**, 4 tomos. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles (1788), 1967-1988.

- Arriaga, Pablo José de. **Extirpación de la Idolatría del Perú**. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas, 1968/1621.

- Calancha, Fray Antonio de la. **Crónica Moralizada**. Edición de Ignacio Prado Pastor, 6 tomos. Lima, 1975-1978/1638.

- Cabello de Valboa, Miguel. **Miscelánea Antártica**. Lima: Instituto de Etnología / Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1951/1586.

- Castro, Fray Cristóbal y Ortega Morejón, Diego. "Relación y declaración del modo que este valle de Chincha y sus comarcanos se gobernaron antes que hubiese ingas y después que los hubo hasta que los cristianos entraron en esta tierra". En **Historia y Cultura**. Lima: Museo Nacional de Historia, 1974/1558, N° 8, pp. 91-104.

- Cobo, Bernabé. **Historia del Nuevo Mundo**. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1956/1653.

- García y García, Aurelio. **Derrotero de la Costa del Perú**. Lima, 1870.

- Heyerdahl, Thor y Skjolsuald, Arne. "Archaeological Evidence of pre-spanish visits to the Galapagos Island". En **American Antiquity**, vol. XXII, N° 2 -part 3-October, 1956.

- Hocquenghem, Anne-Marie. "En torno al mullu, manjar predilecto de los poderosos inmortales". En **Spondylus: Ofrenda sagrada y símbolo de paz**. Lima: Museo Arqueológico Rafael Larco Herrera, 1999.

- López de Gómara, Francisco. **Historia General de las Indias**. Ed. Espasa-Calpe. Madrid, 1941/1552.

- Pérez de Tudela Bueso, Juan (editor). **Documentos relativos a Don Pedro de la Gasca y a Gonzalo Pizarro**. 2 tomos. Archivo Documental Español publicado por la Real Academia de la Historia. Madrid, 1964.

- Rostworowski de Diez Canseco, María. **Etnia y Sociedad Costa Peruana prehispánica**. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1977a.

- **Recursos Naturales Renovables y Pesca, Siglos XVI y XVII**. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1981.

- **Costa peruana prehispánica.** Segunda edición de **Etnia y Sociedad**. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1989.

- Samano - Xérez. **Relación Cuadernos de Historia del Perú**. Raúl Porras Barrenechea (ed.). París, 1937/1528.

- Sarmiento de Gamboa, Pedro. **Historia de los Incas**. Buenos Aires: Emecé Editores, 1943/1572.

- Ulloa, Antonio de y Juan, Jorge. **Relación Histórica del Viaje a la América Meridional**. Madrid 1748.

Discurso de recepción del Contralmirante Federico Salmón de la Jara

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se honra esta noche al presentar como Miembro de Número a la Dra. María Rostworowski de Diez Canseco, definitivamente una de las historiadoras de más prestigio en el Perú.

La Dra. Rostworowski nació en Barranco, uno de los lugares de mayor leyenda en nuestra capital. En Barranco nacieron y vivieron figuras notables que han dejado recuerdos imborrables en la historiografía y la cultura. En Barranco transcurren los primeros años de María Rostworowski, hija de Jan Rostworowski y Rita Tovar. Viajó a Polonia entre los años 1920 y 1927, donde cursó sus primeros estudios, pasando después a colegios de Inglaterra y Bélgica. En esos días María Rostworowski comienza a demostrar su alta calidad humana e inteligencia sobresaliente. Ya en el Perú, inició una colaboración estable con el Instituto de Estudios Peruanos. En 1953, fue galardonada con el Premio Nacional de Historia Inca Garcilaso. Desde 1979 es Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia y es autora de numerosas investigaciones en el ámbito de la etnohistoria andina, y en ellas ha logrado aclarar diversos aspectos de la vida económica, política y religiosa en el Tahuantinsuyo y en los grupos étnicos asentados en nuestro largo litoral, particularmente en el norte y en el centro.

Nuestra invitada de hoy ha publicado diversas obras de innegable interés, resaltando entre ellas: Pachacútec Inca Yupanqui, editada en 1953; Pesos y medidas en el Perú prehispánico, en 1960; Curacas y sucesiones: costa norte, en 1977; Señoríos indígenas de Lima y Canta, en 1978; Recursos Naturales renovables y pesca, siglos XVI y XVII, en 1981; Estructuras Andinas del Poder, en 1983; La pesca en el Perú, en 1981; Historia del Tahuantinsuyo, en 1988; Ensayos de historia andina: elites, etnias, recursos, en 1993; además de una serie larga de artículos en las más prestigiosas revistas especializadas. Sería muy largo enumerar cada uno de los libros de su autoría, todos los cuales forman parte de la historiografía de la época.

Entre los años 1964 y 1968, desempeñó con altura el cargo de Agregado Cultural de la Embajada del Perú en Madrid. Ha sido Vice-Presidenta de la Asociación de Agregados Culturales Americano y Filipino en Madrid (1968); Investigadora del Museo Nacional de la Cultura Peruana (1973-1974); Directora del Museo Nacional de Historia (1975-1980); e Investigadora Principal del Instituto de Estudios Peruanos (1980).

Son muchas las distinciones y homenajes que durante su vida ha recibido, tanto en nuestra patria como en Santiago de Chile; en la Pontificia Universidad Católica del Perú, Doctora Honoris Causa de la Universidad Nacional San Agustín de Arequipa, Vice Presidenta de la Academia Nacional de Historia, Doctora Honoris Causa de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Profesora Honoraria de la Universidad Católica Santa María de Arequipa. Recibió el Premio "Sigillo d'Oro" del Centro Internacional de Etnohistoria de Palermo, Italia; Doctora Honoris Causa de la Universidad Femenina del Sagrado Corazón. Ha sido condecorada con la Orden al Mérito del Gobierno Polaco en el Grado de Comendador; Medalla de la Universidad de Varsovia, Polonia; Condecoración Orden al Mérito otorgada por el Ministro de la Cultura y Bellas Artes de la República de Polonia.

Como hemos dicho previamente, sus publicaciones sobre Pachacútec Inca Yupanqui, los ascendientes de Pumacahua, trabajo presentado al III Congreso Nacional de Historia en Lima; los nuevos aportes para el estudio de la medición de tierras en el Virreinato e Incario que se publicaron en la Revista del Archivo Nacional, nos permiten valorar su obra de investigación que su incansable afán por la historia ha realizado nuestra nueva Miembro de Número desde el año 1953 hasta el día de hoy.

La Dra. Rostworowski, para su presentación como Miembro de Número de nuestro Instituto, ha escogido y leído en este auditorio, un interesante tema relacionado íntegramente con el quehacer de nuestro Instituto: EL MAR EN EL PERÚ PREHISPÁNICO.

En su exposición, la Dra. Rostworowski analiza con acierto la idea que la mayoría de los cronistas tuvieron sobre la costa peruana, ya que, lo dice, fueron influenciados por sus informantes cusqueños deslumbrados por el afortunado acopio de oro del Tahuantinsuyo, y afirma con toda razón que el mar fue considerado como una frontera infranqueable cuando, para los hombres de la costa, había sido y seguía siendo una ruta principal para el tráfico de las comunicaciones y del intercambio económico .

Es notable su exposición sobre los diversos tipos de embarcaciones prehispánicas que existían durante largos años, afirmando con razón, que ellas dependían del material utilizado para su construcción, ya fueran troncos de palo para las balsas, y de totora para la pesca cercana al litoral y las expediciones a largas distancias que salieron de nuestras costas.

Nos ha hecho conocer en profundidad los conocimientos de los navegantes y balseros indígenas, su entendimiento de las corrientes y contracorrientes, su sabia orientación por las estrellas y el conocimiento de las grandes constelaciones.

Coincide con el cronista Cobo en que las grandes balsas de totora acomodaban hasta doce personas, incluyendo en la carga ganado y medios para la alimentación.

El trabajo que nos acaba de presentar la Dra. Rostworowski tiene, además, el mérito de incluir un resumen de los grandes estudios de investigación realizados por los cronistas Castro-Ortega Morejón, Antonio Ulloa y Jorge Juan en su viaje por América Meridional. La versión del geógrafo Alcedo sobre las guares usadas en las balsas, que les permitían realizar extraordinarias maniobras marítimas no conocidas en ninguna otra parte, haciendo posible que remontaran ríos y corrientes marítimas. Al efecto, recuerda, las balsas con velas y remos halladas por el piloto Bernabé Ruiz durante su recorrido por el mar en el segundo viaje de Francisco Pizarro por nuestro litoral.

Tiene especial interés la mención que hace sobre la extraordinaria empresa marítima del Inca Túpac Yupanqui, de una increíble navegación realizada por numerosas balsas que, llevando a bordo casi a un ejército, duró nueve meses, trayendo consigo gente negra y objetos, posiblemente recogidas de lejanas islas del Pacífico, hazaña que fuera reeditada ya, en 1947, por Thor Heyerdahl en su legendaria balsa Kon-Tiki, cuando llegó hasta la Polinesia.

Es remarcable el trabajo de María Rostworowski al referirse a los mitos costeños, a la diosa Luna en sus diferentes fases navegando por los cielos montada en su "caballito de totora". La versión de los yungas sobre el Sol Poniente, que todas las noches se dirigía de pie en una frágil balsilla; se iba a la profundidad del mar, para sostener diaria lucha con los monstruos marinos que lo querían aniquilar. Nos ha hablado también sobre aquel mito narrado por Antonio de la Calancha, contando que los pescadores se encargaban de la extracción del guano, previa autorización del Dios del Guano, llamado por diferentes cronistas como Guamancanfac y Guamancantac.

El cabotaje nacional y la eficiencia de las balsas utilizadas, es un tema que apasiona por su uso y utilización que perduran durante el Virreinato, desapareciendo solo a principios del siglo XX con la llegada de las modernas tecnologías.

Considero que el excelente estudio que hoy nos presenta nuestra distinguida dama María Rostworowski, Miembro de Número, es, no solo una demostración de su altísima capacidad de investigadora e historiadora sobre los primeros años del Perú y, en especial, sobre el uso de nuestro mar, escenario principal en nuestra historia y que constituye la razón de ser del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú que hoy acoge con todo cariño a tan insigne representante de la mujer peruana dedicada al estudio de nuestra fabulosa historia, contribuyendo así a enriquecer no solo el conocimiento del uso del mar por nuestros antepasados

sino las hazañas realizadas sobre las aguas del Océano Pacífico, gigante de los mares ante el cual se asoma el Perú en envidiable posición para su geopolítica.

Doctora María Rostworowski, en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, bienvenida a bordo; su presencia hará más fuerte y segura nuestra ininterrumpida navegación sobre las olas del Mar Peruano y fuera de él, cuya descripción en diferentes épocas ha sido ya realizada por la más notable historiadora que hoy integra el Instituto y que esta noche la recibe con todos los honores del protocolo naval. Gracias querida María por su presencia en este día a bordo de nuestra vieja y querida embarcación.

*Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar**

CONTRALMIRANTE JORGE BROUSSET BARRIOS

Deseo expresar mi profundo y sincero agradecimiento a las personas que hoy nos acompañan a este acto académico, para la incorporación formal como miembro del Instituto, lo cual significa un alto honor, distinción que me llena de orgullo y gran satisfacción, además de un firme compromiso de aportar abnegadamente con todo empeño y capacidad a las nobles y patrióticas tareas que realiza el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Durante las últimas reuniones de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, se ha venido analizando con preocupación los recientes sucesos de la incursión chilena en territorio patrio, hechos que no han sido debidamente difundidos y que requieren de mayor análisis, para medir sus verdaderos alcances, con la finalidad de tomar actitudes firmes que permitan resguardar nuestra integridad territorial.

Esta razón y la firme voluntad de continuar contribuyendo con ideas a los variados temas de carácter fronterizo, me llevaron a escoger la presentación de este tema, relacionado con la atrevida actitud de las autoridades navales chilenas en la instalación de un puesto de vigilancia, lo cual, no sólo es contrario a los acuerdos bilaterales de fomento a la confianza en el campo militar, sobre este tipo de instalaciones que constituyen la afirmación de la soberanía, sino que transmiten el vedado propósito de poner en tela de juicio el Tratado de Lima de 1929 y la demarcación ya ejecutada bajo la vigilancia del Presidente de los Estados Unidos

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 31 de mayo del 2001.

de América, actos con los que se resolvió definitivamente la cuestión de la frontera terrestre entre ambos países con carácter permanente.

El problema originado por la instalación de una caseta de vigilancia de la Infantería de Marina de Chile, en territorio peruano, podría tener como propósito, consolidar la posición chilena sobre la primacía del Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena de agosto de 1969, mediante la cual se acordó materializar una enfilación de torres con fanales luminosos, sobre el paralelo geográfico que pasa por el Hito Número Uno, línea que supuestamente, para los chilenos, modificaría la demarcación terrestre ejecutada por la Comisión de Límites en 1930, en cumplimiento del Tratado del 29. Al mismo tiempo, representaría para Chile la proyección del "límite marítimo" entre ambos países.

Si observamos los antecedentes sobre el particular, se tiene lo siguiente:

- La frontera peruano-chilena fue demarcada en el terreno, en aplicación del Tratado de Lima del 29, a fines de ese año y en 1930. Las tareas estuvieron a cargo de una Comisión Mixta de Límites, dirigida por los Delegados Federico Basadre (Perú) y Enrique Brieba (Chile).

- En términos generales el lindero internacional puede ser definido como una línea que desde el mar llega a la carretera Panamericana y de allí corre paralelamente al ferrocarril Arica-La Paz, diez kilómetros al Norte de éste, habiéndose colocados 80 Hitos.

- El Hito Número UNO, denominado también "orilla del Mar", se encuentra aproximadamente a más de 180 metros de la línea de baja marea donde se ubica el punto "Concordia", el cual está expresamente mencionado en el Tratado. Desde el Hito UNO hacia el Mar, la línea de frontera terrestre entre Perú y Chile va en la dirección Oeste, siguiendo el arco de círculo, con un radio de diez (10) kilómetros, trazado a partir del punto de intersección del río Lluta con el ferrocarril Arica-La Paz. Este arco de círculo, se tomó como referencia para la instalación de los primeros 16 Hitos de frontera, desde el mar hacia el oriente.

- En agosto de 1969, se firmó el Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena, encargada de verificar la posición del Hito Número Uno y señalar el "límite marítimo", mediante la materialización del paralelo que pasa por el citado Hito denominado "orilla del mar". Para el Perú esta Comisión Mixta no constituye una Comisión de Demarcación de Límites, ni fue autorizada para modificar la frontera terrestre entre los dos países, establecida por el Tratado del 29. Sin embargo, Chile consideraría que al materializar el paralelo a partir de ese Hito hacia el mar, la Comisión habría demarcado una nueva

línea fronteriza, en función del paralelo geográfico, línea que no sólo se aplicaría al límite de la frontera en el mar, sino también en el territorio continental.

- En marzo del presente año, Chile instaló una caseta de vigilancia de frontera ligeramente al Sur del paralelo geográfico del Hito UNO. Para el Perú esa caseta se encuentra en su territorio; Chile pretendería que está situada en el suyo, de conformidad con el Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena de agosto de 1969.

- Actualmente, Chile ha retirado la caseta, a raíz de la protesta de la Cancillería peruana, pero ha mantenido la versión de que ella se habría establecido en territorio chileno. De acuerdo a las mediciones efectuadas por los organismos técnicos competentes, se tiene conocimiento que la caseta fue instalada en territorio peruano, a pocos metros al Norte de la real línea de frontera, materializada durante los trabajos de la Comisión de Límites entre Perú y Chile que terminó sus trabajos en el año 1930.

- Por lo tanto, sería sumamente delicado y peligroso, si NO se establece una clara y firme posición, sobre la exacta ubicación del punto donde la frontera terrestre de ambos países llega al Mar; como hemos demostrado, esta línea fue definitivamente establecida por la Comisión de Límites en 1930, en estricto cumplimiento del Tratado de 1929.

A continuación realizaremos un resumido análisis de los deslindes terrestres y marítimos.

En cuanto a la Frontera Terrestre, el Tratado de Lima estableció en su artículo segundo: que "la frontera entre los territorios del Perú y de Chile, partirá de un punto de la costa que se denominará Concordia, distante diez kilómetros al Norte del puente del Río Lluta, para seguir hacia el Oriente paralela a la vía de la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz y distante diez kilómetros de ella..."

En abril de 1930, ambas cancillerías acordaron que la Comisión Mixta de Límites Peruano-Chilena reanudara sus labores y se le instruyó sobre la ubicación del punto inicial, en la costa, en los siguientes términos: "se medirán diez kilómetros desde el primer puente del ferrocarril de Arica a La Paz, sobre el río Lluta, en dirección hacia el Norte, en la pampa de Escritos, y se trazará hacia el poniente, un arco de diez kilómetros de radio, cuyo centro estará en el indicado puente y que vaya a interceptar la orilla del mar.

Este punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar (*Concordia*), será el inicial de la línea divisoria entre Perú y Chile. Se colocará un hito en cualquier punto del arco, lo más próximo al mar, donde quede a cubierto de ser destruido por las aguas del océano". (El subrayado es nuestro).

El plano que observamos a escala 1:5000, fue firmado por el representante chileno Enrique Brieba, en él se aprecia la línea de frontera desde el Océano Pacífico hasta el Hito 3. En este plano se deja oficialmente establecida la dirección hacia el Oeste que sigue la línea de frontera a partir del Hito 1, hasta el punto donde la línea de frontera llega al mar.

En el Acta final de la Comisión Mixta de Límites, que registró la descripción de los hitos colocados, se dice:

"La línea de frontera demarcada, parte del océano Pacífico en un punto en la orilla del mar, situada a diez kilómetros hacia el noreste del primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz y termina en la cordillera andina en el hito quinto de la antigua línea divisoria entre Chile y Bolivia".

Según el artículo duodécimo del Tratado de Lima, "Para el caso en que los Gobiernos del Perú y Chile, no estuvieren de acuerdo en la interpretación que den a cada una de las diferentes disposiciones de este Tratado y en que, a pesar de su buena voluntad, no pudieren ponerse de acuerdo, decidirá el Presidente de las Estados Unidos de América la controversia".

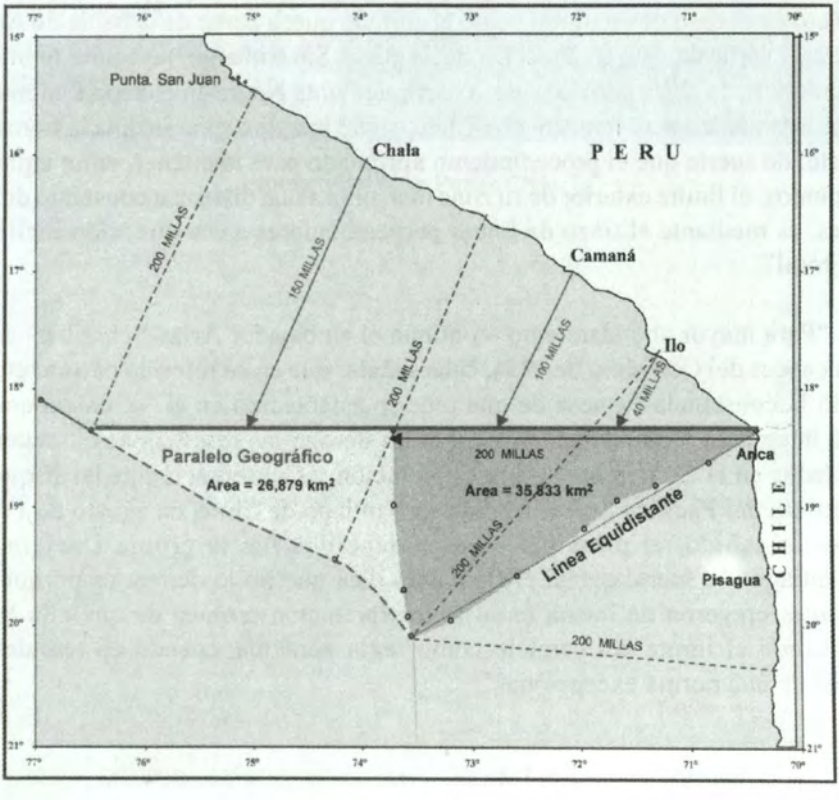
De esta manera quedaron, desde 1930, definitivamente establecidos los límites terrestres entre Perú y Chile y retornaron al seno de la patria los territorios del heroico departamento de Tacna.

En cuanto se refiere a la Frontera Marítima, no se tiene registrado ningún tratado específico sobre el particular; sin embargo, existen ciertos acuerdos sobre política internacional marítima y zonas de exclusión para fines de pesca, alcanzados dentro del marco multilateral.

El 4 de diciembre de 1954, se firmó en Lima, entre Perú, Ecuador y Chile, un Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, en consideración a las dificultades que encontraban las embarcaciones de poco porte tripuladas por gente de mar con escasos conocimientos de náutica o que carecían de los instrumentos necesarios para determinar con exactitud su posición en alta mar; por lo tanto, fue establecida "una Zona Especial, a partir de las 12 millas de la costa, de 10 millas marinas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países". Este Convenio no constituyó un acuerdo de delimitación de las fronteras marítimas de los tres países; pues aunque hizo referencia al "límite marítimo", fue con el propósito de establecer un área de



Croquis aproximado. Frontera Perú - Chile.



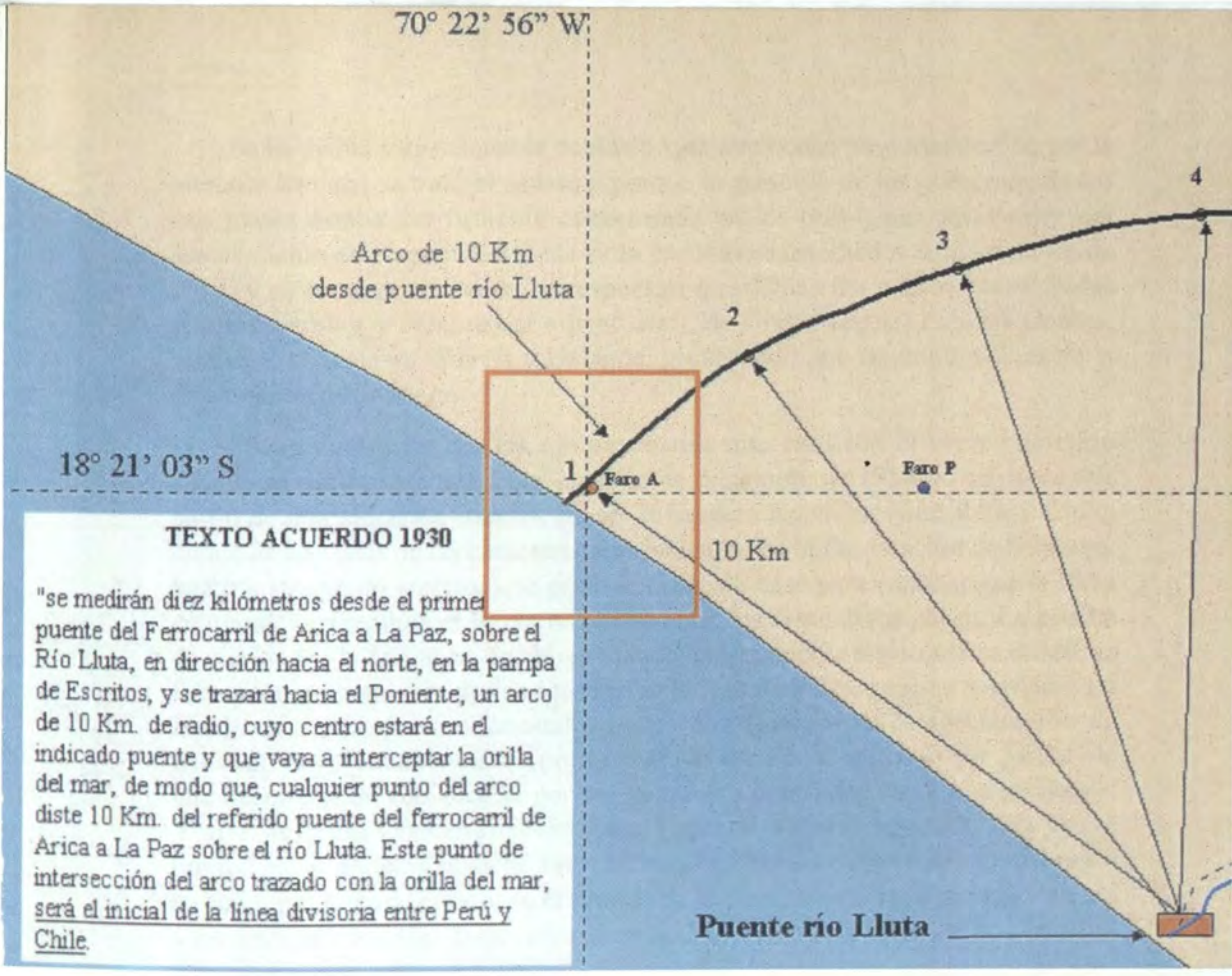
Límites marítimos con Chile.

tolerancia pesquera cuya naturaleza es distinta a la de los tratados demarcatorios, en los cuales los límites fronterizos se definen a través de líneas establecidas con mucha precisión, y que para el caso, deberían comprender tanto el mar, como la plataforma continental, desde la costa hasta las 200 millas.

Nos explica el embajador Alfonso Arias-Schreiber Pezet, que al mencionar en el Convenio del 1954 la línea del paralelo como límite marítimo, utilizándose una fórmula propuesta por la delegación ecuatoriana, "se partió del supuesto erróneo que la Declaración de Santiago había adoptado la línea del paralelo geográfico como una norma general aplicable a la delimitación de las zonas marítimas continentales, y no como una regla específica para el caso de ciertas islas con las características ya referidas. Nótese bien la procedencia y la prueba del yerro, en el Convenio del 1954, en la parte final de la frase, donde dice "entre los dos países", en lugar de "entre los respectivos países", desliz debido a que la propuesta del Ecuador respondía a su situación particular con el Perú, pero no era extensiva a la nuestra con Chile.

Como explica el embajador, "contribuyó a que ese error pasara inadvertido, la creencia igualmente equivocada, que para determinar cartográficamente la zona marítima de 200 millas, bastaba trazar líneas horizontales desde la costa hasta esa distancia, siguiendo el paralelo geográfico; procedimiento que en efecto es correcto en el caso de un litoral como el chileno que, a partir de la bahía de Arica, corre casi verticalmente en dirección hacia el sur. Sin embargo, no ocurre lo mismo tratándose de la costa peruana que, a partir de Punta Negra en el departamento de Piura, hasta la frontera terrestre con Chile, sigue una dirección inclinada noroeste-sureste; de suerte que el procedimiento apropiado para mantener, entre aquellos dos puntos, el límite exterior de su zona marítima a una distancia constante de 200 millas, es mediante el trazo de líneas perpendiculares a esa dirección inclinada del litoral".

"Para mayor abundamiento -continúa el embajador Arias-Schreiber- sobre los alcances del Convenio de 1954, cabe señalar que en su referido párrafo cuarto quedó la constancia expresa de que todo lo establecido en él 'se entenderá ser parte integrante, complementaria y que no deroga las resoluciones y acuerdos adoptados en la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, celebrada en Santiago de Chile, en agosto de 1952'. Como es sabido, el principal de esos acuerdos fue la propia Declaración de Santiago, de suerte que si el Convenio dice que no lo deroga es porque sus firmantes creyeron de buena fe en la interpretación errónea de que ella había establecido el límite del paralelo como regla genérica, cuando en realidad se trataba de una norma excepcional".



Frontera terrestre Perú - Chile.

Se ha dicho, y es razonable pensarlo, que este hecho pasó inadvertido por la premura con que se trató el asunto y porque la atención de los gobiernos de los tres países estaba mayormente concentrada en los problemas resultantes del apresamiento de cinco naves de la flota de Onassis (mediados de noviembre de 1954) y en la concertación de las respuestas que debían dar a las notas recibidas (entre setiembre y octubre del mismo año), de Gran Bretaña, Estados Unidos, Noruega, Dinamarca, Suecia y Holanda, protestando por las implicancias de la Declaración de Santiago.

"Sean cuales fueran las circunstancias que explican el error cometido cuando se redactó y aprobó el Convenio de diciembre de 1954, lo cierto es que partió de una situación inexistente en la frontera marítima entre Perú y Chile, donde no hay islas de las características indicadas en la Declaración de Santiago, único instrumento anterior que podía servirle de base para suponer que la línea del paralelo constituía el límite marítimo entre los respectivos países. La prueba de que era ésa la fuente sustentadora, quedó expresamente registrada en el acta de la reunión preparatoria, donde los representantes de los tres países acordaron no incluir una diposición adicional porque 'el artículo 4 de la Declaración de Santiago es ya bastante claro', por lo cual pusieron de manifiesto que partían de una interpretación equivocada; por ser contraria a la realidad jurídica preexistente. Y si el referido Convenio sobre Zona Especial hubiese aportado una nueva norma, como algunos sostiene sin fundamente, habría contravenido lo dispuesto en su propio artículo cuarto, en el sentido de que el Convenio era parte integrante y no derogatoria de las disposiciones de la Declaración de Santiago".

"La imperfección del Convenio de 1954 –concluye el citado embajador–, resulta pues, evidente, al contradecir los hechos y el derecho de una manera que vicia sus alcances como instrumento válido para el caso en examen. Además, tanto por la índole de su cometido, es decir, la adopción de una zona de tolerancia pesquera, cuanto por su ámbito de aplicación –más allá del límite de 12 millas que hoy constituye para Chile su mar territorial, y sin referencia a la zona submarina– no se puede atribuir a dicho convenio el carácter de un tratado formal y específico de delimitación de la frontera marítima entre los países signatarios, el cual requiere la indicación expresa de su propósito, tendría que estar referido a la totalidad del límite fronterizo, desde la costa hasta las 200 millas, y debería comprender la plataforma continental. Lo mismo es aplicable a la Declaración de Santiago que, como ya se explicó, fue sólo un instrumento de política internacional marítima, y cuya única referencia al paralelo estuvo confinada a una situación insular".

A fines de los años 60, los incidentes ocurridos por la incursión de embarcaciones pesqueras que traspasaban la línea del paralelo motivaron la conveniencia de instalar torres de enfilación con fanales luminosos para visualizar esa línea a

cierta distancia desde el mar. En agosto de 1969, luego de los trabajos efectuados por representantes de ambos países, se firmó el Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena encargada de verificar la posición del Hito Uno y señalar el límite marítimo.

Nos comenta al respecto el embajador Alfonso Arias-Schreiber que "la erección de los dos faros de enfilamiento hacia el mar, adolece del mismo vicio de origen" vale decir el del instrumento en el cual se sustentan, y que no es otro sino el Convenio de 1954, pues de él provino la interpretación equivocada de la línea del paralelo como límite fronterizo, no sólo de ciertas islas sino de las costas continentales. Según una máxima indiscutida en derecho, 'lo accesorio sigue la suerte de lo principal'. Dicho sea de paso, igual fin tendría el supuesto alegato de 'derechos históricos', que hasta ahora no han sido invocados, los cuales suelen ser admisibles cuando ha habido de por medio prácticas inmemoriales, o cuando hay como asidero algún título válido, situaciones ambas inexistentes en este caso, más aún ante su cuestionamiento por una de las partes.

Se tiene conocimiento que desde la instalación de las torres de enfilación para materializar el paralelo geográfico que pasa por el Hito Número UNO, Chile habría venido ejerciendo una serie de acciones orientadas a modificar el límite terrestre, entre el Hito UNO y la línea de baja marea; para lo cual, basándose en el Acta de 1969, consideraría que se ha establecido una nueva línea limítrofe, la cual pasa por el paralelo geográfico del Hito UNO y sustituiría la línea establecida por la Comisión de Límites en 1930.

Sobre el particular, el embajador Arias-Schreiber dice claramente lo que sigue: "Tal supuesto carece de fundamento, y así lo reconoce, con otras palabras, el jurista y diplomático de ese país, doctor Ignacio Llanos Mardones, en su libro **El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste,** cuando al preguntarse si la frontera terrestre había sido modificada implícitamente, contesta en forma negativa, 'ya que *terminus* de la frontera terrestre corresponde al punto terminal del arco , Concordia', aunque éste no coincida con el punto de partida de la frontera marítima[1]. El error quizá se deba al lenguaje ambiguo –por ende, inapropiado– que se utilizó en la documentación respectiva, al hablarse de estudios y trabajos en el terreno 'para materializar el paralelo de la frontera marítima', lo cual habría sido entendido por algunas autoridades chilenas como el propósito de proceder de una nueva demarcación terrestre, que se apartase de la línea directa entre el punto de la costa denominado 'Concordia' y el Hito N° 1, para seguir, por el contrario, desde este último hasta la orilla, la línea del paralelo geográfico; cuando en realidad sólo se trataba de erigir, en tierra, torres de enfilamiento con paneles luminosos destinados a señalar de manera visible la dirección de ese paralelo en el mar".

"Por lo demás, mal podría admitirse como una divergencia razonablemente fundada, la contradicción entre dos instrumentos de categoría y alcances tan distintos como son, de un lado, la línea de la frontera terrestre demarcada por una comisión de límites para separar de manera permanente y definitiva los territorios del Perú y de Chile en cumplimiento del Tratado de 1929; y, del otro lado, la instalación de faros para visualizar desde el mar la línea del paralelo geográfico, considerada por Chile como límite marítimo, en virtud del Convenio de 1954, cuyo objetivo de establecer una zona especial de tolerancia pesquera ya ha sido expuesto con los comentarios del caso. Es de imaginarse que el Gobierno chileno, al disponer el retiro de la caseta de vigilancia que había construido entre la frontera terrestre y la línea del paralelo, se haya percatado de lo absurdo que resultaría plantear una controversia al respecto, pues habida cuenta de la naturaleza jurídica y el valor comparativo de aquellos dos instrumentos, no cabe duda que el primero prevalece sobre el segundo".

Luego de este resumido análisis sobre el límite terrestre, resuelto definitivamente desde 1930, y el límite marítimo aún pendiente; nos ocuparemos de las repercusiones del último incidente causado por la instalación de la caseta de vigilancia militar chilena.

El 5 de abril del presente año, los medios periodísticos recogieron declaraciones de los Cancilleres de ambos países, en tanto a la instalación, por la Infantería de Marina Chilena, de una caseta de vigilancia en la zona de la frontera.

El diario El Peruano, a raíz de las denuncias de pescadores de Tacna, recoge las primeras impresiones del Canciller Pérez de Cuellar, el mismo que se encontraba fuera del país, en el sentido que, "refirió que las primeras investigaciones de la Comandancia General de la Marina señalarían que el puesto de vigilancia no habría sido instalado sobre territorio peruano sino adelantado en una zona de Chile"[2]. Al mismo tiempo, el diario Gestión anota: "Todo hace pensar que no está en territorio peruano, la han adelantado (la caseta) pero no está en nuestro territorio. Eso es lo que hemos podido escuchar hasta el momento del Comandante General de la Marina (Victor Ormeño)"[3].

El mismo diario Gestión, recoge en titular declaraciones de la Canciller Chilena: No hay reclamo peruano sobre puesto fronterizo. La Ministra de Relaciones Exteriores de Chile, Soledad Alvear, explicó que la torre está ubicada al Sur del paralelo del Hito Uno y tiene como objetivo "fortalecer los temas de protección y seguridad de las personas"[4].

De estas declaraciones, se podría deducir que el Perú estaría aceptando que el límite Sur, es el Paralelo geográfico que pasa por el Hito Uno, situación que supuestamente habría sido admitida por el propio Comandante General de la

Marina. Sin embargo, no cabe duda que la caseta fue construida en suelo peruano, al hallarse a pocos metros encima de la línea fronteriza terrestre establecida por el Tratado del 29, aunque debajo del paralelo geográfico, el cual de ningún modo puede aplicarse en el territorio, sino en todo caso desde la costa hacia el mar.

El 13 de abril del 2001, los medios periodísticos dieron cuenta del retiro de la caseta por parte de las autoridades chilenas: "La Armada de Chile movió ayer unos 200 metros al sur la caseta de vigilancia que había instalada cerca de la frontera con el Perú, confirmó la canciller de ese país, Soledad Alvear". Según versión difundida por la agencia EFE, de esta manera la Armada y el gobierno chilenos accedieron, finalmente, al reclamo de las autoridades peruanas de retirar ese puesto de vigilancia. Se agrega además, la idea que, esta estructura fue instalada a fines de marzo por militares del vecino país del Sur, "dentro de una zona sobre la que existía un compromiso entre los ejércitos de ambos países para no tener patrullas de vigilancia"[5].

De esta manera, Chile habría pretendido sentar un precedente de soberanía al Sur del paralelo que pasa por el Hito UNO, ya que la acción de retirar la instalación militar obedecería, a su juicio, a medidas de fomento de la confianza en el ámbito militar, acordadas con anterioridad.

Para finalizar debemos concluir lo siguiente:

- La frontera terrestre, entre Perú y Chile, desde el punto "Concordia" donde llega al mar, fue clara y definitivamente establecida por la Comisión Mixta de Límites Peruano-Chilena, en 1930.
- El Acta suscrita por una Comisión Mixta en 1969, encargada de verificar la posición del Hito Uno y señalar el límite marítimo, NO ha cambiado el límite de la frontera terrestre entre los dos países.
- Chile habría querido sorprender, en esta oportunidad, mediante la instalación de un puesto de vigilancia militar, pretendiendo asentar soberanía sobre una pequeña área de territorio peruano, amparándose en el Acta que señalizó el paralelo geográfico a partir del Hito Uno, y a la cual atribuiría, no sólo un límite marítimo –inexistente– sino también haber desplazado hacia el Norte la frontera terrestre.

NOTAS

1. Llanos Mardones, Ignacio. **El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste**. Santiago de Chile: RIL editores, 1999, párrafo 9.3.3 sobre Los Efectos en la frontera terrestre, p. 154.

2. Diario **El Peruano**. Lima, 5 de abril de 2001, sección Política.

3. Diario **Gestión**. Lima, 5 de abril de 2001, sección Política.

4. *Idem.*

5. Diario **Expreso**. Lima, 13 de abril de 2001, sección Nacional.

Discurso de recepción del Doctor Percy Cayo Córdova

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú recibe esta noche al señor Calm. Armada Peruana en situación de retiro don Jorge Brousset Barrios. La propuesta de incorporación atravesó las instancias respectivas que nuestras normas estatutarias consagran; por las mismas el proceso culmina con el discurso que el nuevo Miembro de Número debe leer; las formalidades, está consagrado así, se consuman con las palabras de recibimiento que por el Instituto pronuncia uno de sus Miembros. Agradezco la designación que el Consejo Directivo ha querido que recaiga en mi persona.

Se estila que estas palabras consten de dos momentos: el de un breve recuento de la Hoja de Vida de quien se incorpora a la Institución, y algunas reflexiones también breves en torno al discurso leído. Ambas tareas se ven facilitadas esta noche; por un lado, es bien conocida la trayectoria del señor Almirante Jorge Brousset; por otro, poco hay que añadir a lo que hemos oído. Mas en acatamiento a las normas mencionadas, procedemos a recordar brevemente el quehacer de nuestro nuevo Miembro de Número.

El Contralmirante (r) Jorge Brousset Barrios egresó de la Escuela Naval del Perú como Alférez de Fragata en diciembre de 1965; siguió la especialización de Hidrografía y Navegación en 1969 y 1970 en la Marina de Guerra del Brasil.

Fue Jefe de Señalización Náutica, durante la renovación de los Faros del Litoral peruano entre 1973 y 1975.

Se desempeñó como Adjunto a la Agregaduría Naval en Bolivia, para el levantamiento hidrográfico del Lago Titicaca entre 1976 y 1977.

Fue Comandante del BAP "Chimbote" en 1978.

Fue Presidente de la Comisión Técnica Peruana para la culminación de las obras portuarias en Arica entre 1983 y 1986.

Fue Miembro de las Comisiones para la verificación de los límites fronterizos con Colombia y Bolivia.

Ha sido Comandante del Buque de Investigación Científica "Humboldt".

En 1986 presidió la Comisión Técnica Peruana para la verificación de la Frontera Peruano-Ecuatoriana en el sector Calvas-Macará.

Ese mismo año fue Jefe de la Comisión para la adquisición del BAP "Carrillo" y BAP "Melo", a la Marina Holandesa.

Se desempeñó como Sub Director en la Dirección de Hidrografía y Navegación entre 1986 y 1989.

Fue Jefe de la Primera (1988) y Segunda (1989) Expediciones Científicas Peruanas a la Antártida.

Ejerció el cargo de Director de Hidrografía y Navegación entre los años 1992 a 1996.

En 1994 fue ascendido al grado de Contralmirante.

Fue Jefe de la Comisión para la adquisición del BAP "Carrasco", a la Marina Holandesa el año 1995.

Integró como Miembro la Comisión Mixta de Fomento a la Confianza en el campo militar peruano-ecuatoriana, entre los años 1996 y 1997.

Entonces también, 1996, se desempeñó como Director de la Escuela Superior de Guerra Naval. Inmediatamente después fue nombrado Director de la Dirección de Intereses Marítimos entre 1997 y 1998.

A fines de 1996 el gobierno lo nombró Miembro de la Delegación peruana para los Acuerdos de Paz con el Ecuador, lo que se prolongó por los años 1997 y 1998.

Fue Agregado Naval del Perú en Francia entre los años 1999 y 2000.

Es especialista en Ciencias del Ambiente, Magister en Relaciones Internacionales, Miembro Asociado del Centro Peruano de Estudios Internacionales, Miembro Asociado de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional y Miembro Asociado del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú (IDEI).

Tan amplio bagaje de estudios y experiencia académica y profesional, más que justifican creemos el que con todo derecho, hoy reconozcamos al Almirante Brousset como Miembro de Número de nuestro Instituto, lo que se confirmará –acto seguido– con la entrega del Diploma respectivo que lo acredita como tal, de manos del Sr. Contralmirante Presidente.

La exposición que hemos visto y oído nos ha ilustrado esta noche sobre un tema que intranquiliza el sosiego de los peruanos que viven –vivimos– la preocupación por la defensa de los derechos soberanos del Estado en el territorio patrio.

Ciertamente esta preocupación es permanente en escasos sectores nacionales: en nuestras fuerzas armadas, nuestros diplomáticos y sectores minúsculos de la sociedad civil. Mas últimamente, a pesar del batiburrillo nacional ante el descalabro moral del que somos espectadores, y el prolongado jaleo electoral, –por no nombrar el circo futbolero–, más amplios sectores fijaron su atención en el extremo meridional del país.

El tema de una "caseta" descubierta en el sector fronterizo con Chile, ha dado pie al Señor Contralmirante Brousset, para la exposición que acabamos de escuchar.

No trepida en decirnos que tal acto constituye "incursión chilena en nuestro territorio".

A partir de ello hace un ejercicio académico sobre el suceso. Va al Tratado de 1929, citando con precisión los artículos 2° y 12°, para hacer –texto en mano por usar una metáfora– la precisa defensa de los derechos nacionales.

Texto e imágenes nos han expuesto la correcta posición peruana, sostenida desde los días inmediatos a la firma del Tratado del 3 de junio de 1929.

La última coyuntura, finiquitada con el retiro de la caseta que Chile colocara, sin embargo pareciera tener un objetivo: sostener un injusto e ilegal derecho al pretender, sin embargo, que la caseta retirada estuvo situada en territorio propio.

La claridad del subsiguiente correlato que expone el Contralmirante Brousset, apoyado además en el erudito saber del Sr. Embajador don Alfonso Arias-Schreiber sobre el tema, nos muestra que es pretensión sin fundamento "sentar un precedente de soberanía –por parte de Chile– al Sur del paralelo que pasa por el hito Número UNO", que no es de modo alguno aceptable, porque desconoce anteriores acuerdos sobre la frontera, y porque la conciencia alerta de los peruanos, atentos a cualquier "incursión" en nuestro territorio, deberá impedir todo intento depredador de la heredad nacional.

En el tema que hemos oído y visto, se conjuga una particular circunstancia; el expositor no es sólo el estudioso acucioso de estos temas que lo inclinarían a conocerlos y reflexionar sobre ellos. Nuestro autor de esta noche, el expositor del Discurso de Incorporación que hemos visto y oído, es actor principalísimo, una vez más, de la defensa de los derechos peruanos a los espacios que el tiempo, que es historia, y el derecho, que es la garantía entre Estados, han consagrado.

A pesar de la grave crisis que vive el país en nuestros días, reconforta saber que en manos tan hábiles, como la de nuestro recipiendario de hoy, está el tema que preocupa.

Hemos dicho que no es el Almirante Brousset el frío y distante conocedor de estos temas: está inmerso en ellos. Permítaseme decir en alta voz que al mencionar las calidades del Almirante Brousset, no lo haga tampoco como "frío y distante conocedor" de su bien hacer y de su profundo patriotismo.

Hemos podido ser testigos de excepción, de la entrega generosa del Almirante Brousset en las tareas que se llevaron a cabo durante las Conversaciones, que podríamos llamar de los Impases, en Brasilia. Fue erudito conocedor, expositor claro y didáctico, tenaz trabajador, desbordante conocedor de variados temas que colaboraron al reconocimiento de los derechos peruanos en tales negociaciones, o conversaciones, como tenazmente al inicio se denominaron.

No quisiera, por respeto al auditorio y a la solemnidad del acto que protagonizamos, que el aprecio personal y la admiración amical me hagan incurrir en exageración. Hay testigos de lo que decimos en el auditorio y somos conscientes del reconocimiento que en su contorno profesional –y más allá– goza el señor Almirante Jorge Brousset.

Inteligencia, sagacidad, lucidez, habilidad puestos al servicio de las mejores preocupaciones nacionales, me permiten en estas palabras no sólo proclamar el justo gozo de tenerlo entre los Numerarios de nuestra Institución, sino la importancia que para los fines institucionales, constituye contar con personalidad de su patriotismo y reconocidos quilates académicos.

Oficiales de Marina a cargo de recibir a nuevos Miembros, tradicionalmente concluyen estas palabras consagrando el consabido: ¡Bienvenido a bordo!; más que ello, yo me permitiría proclamar un. ¡Qué buen refuerzo para esta dotación es tenerlo entre nosotros, señor Contralmirante Jorge Brousset Barrios!

*La Marina de Guerra del Perú en el siglo XXI, ¿una marina costera o una marina océanica menor?**

CONTRALMIRANTE FRANK BOYLE ALVARADO

La Marina de Guerra del Perú como sus similares en el mundo tiene un reto que afrontar ante un nuevo orden mundial donde una sola potencia dominante, se convierte en el elemento determinante con el apoyo de los países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) para solucionar conflictos que en otras épocas se hubieran considerado como internos o regionales.

Tal el caso del Kosovo donde se intervino sin contar con la resolución de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), así como intervenciones para restablecer el orden o salvaguardar la vida de los ciudadanos en guerras civiles en países del Tercer Mundo; la próxima creación de una fuerza militar de reacción rápida europea, y una policía de cinco mil (5,000) efectivos para el control civil de zonas en conflicto al retiro de las fuerzas militares de intervención, como paso previo para contar a partir del año 2003 con una fuerza autónoma de la Comunidad Europea (EU) de sesenta mil (60,000) efectivos, paralela a la creación del cuerpo de policía internacional de la O.N.U.

El nacimiento en el mes de mayo del año 1995 de la EUROMARFOR (Fuerza Marítima Europea) en proceso de implementación; la creación de una fuerza de reacción rápida conjunta de las fuerzas de infantería de marina holandesa y británica para intervenciones en cualquier lugar del mundo, y en base a esa experiencia la creación de una similar ítalo-española, así como el acuerdo de los países ribereños del mar Báltico para una fuerza naval multinacional (BLACKSEAFOR) para la defensa de sus intereses en el área nos van indicando las nuevas tendencias mundiales.

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 26 de junio de 2001.

La calificación a los países para ser objeto de ayuda en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas (TID), persecución y juzgamiento en sus propios tribunales en España, Francia o Estados Unidos (EE.UU.) a jefes de estado, o militares por actos realizados en sus países pero considerados delitos contra la humanidad (caso Noriega, Pinochet, Videla, Milosevic etc.) sobre la jurisdiccion de los tribunales internacionales así como otros posibles escenarios que se vayan desarrollando. Hoy en día quizá algunos de ellos impensables o impredecibles pero que se extienden al ámbito de las etnías, religiones, ecología, calidad del medio ambiente (la Amazonía), fondo del mar, cursos de agua o plagas que originadas en algún país del Tercer Mundo (ébola, gripe asiática o el mal de las vacas locas entre ellas) amenacen la vida de sus conciudadanos, o el producto de sus granjas y sus campos.

De otro lado y ante este nuevo orden que va surgiendo, las presiones para ir resolviendo los conflictos regionales y la voluntad puesta por las partes van dando resultados que nos llevan a un camino de integración regional y proyectos binacionales y multinacionales que asegurarían una estabilidad y armonía en el continente y a nivel mundial.

Es indudable que un escenario globalizado como el descrito permitiría una importante disminución en los gastos militares con la consecuente reducción de las fuerzas armadas y poder disfrutar de este ahorro para invertirlo en los importantes campos de la salud, educación y asistencia social. Más aún con programas implementados por las grandes potencias mediante los cuales compran sistemas de armas o pagan la reducción de las fuerzas armadas de países en vías de desarrollo.

Tal es el caso del pago a Eslovaquia por la destrucción de sus misiles superficie-superficie (SSM) SS-23s, a Ucrania por la destrucción de sus bombarderos estratégicos TU-160 y el proceso de ayuda económica a Camboya ya en ejecución a cambio de la disminución de sus fuerzas armadas mediante el pago de US. $ 240.00 por soldado desmovilizado; o la presión que se ejerció sobre la Argentina para que descontinuara y destruyera el desarrollo de su misil terrestre de largo alcance.

¿La política de todos los países latinoamericanos va en ese camino?, podemos comprobar que dentro de los planes a mediano y largo plazo (2005-2015) no es así; Brasil considerada la potencia intermedia hegemónica de Sudamérica por analistas extranjeros, tiene un ambicioso y multimillonario plan de modernización y repotenciación de sus fuerzas armadas, plan que en el caso de la Marina además del proceso de modernización al que ha sometido sus fragatas clase "Niteroi", la obtención de los EE.UU. de 16 aviones "Orión P3A" de patrullaje

marítimo y la modernización de nueve de ellos, el reemplazo de su portaviones "Minas Gerais" por el "Sao Paulo" (ex-"Foch") con características adecuadas para la operación de sus relativamente recien comprados aviones A-4 Skyhawk, continúa con su plan de diseño y construcción del submarino nuclear a fin que el primero entre en servicio en el año 2,005, mientras concreta la construcción adicional en sus astilleros de Río de Janeiro de tres submarinos 209 tipo 1,400 iguales a los ya adquiridos en Alemania.

Argentina bajo el concepto de cooperación internacional participando en operaciones militares dispuestas por la O.N.U. ve el renacer de sus fuerzas armadas; Chile tiene planteamientos y doctrinas muy claras sobre sus fuerzas armadas, donde su Marina juega un rol preponderante ante el concepto del "mar presencial" y la concepción estratégica de las tres vías (defensa, cooperación y disuasión), conceptos enunciados por sus altas autoridades navales en diversos foros y medios de comunicación, "ya que los procesos de integración en marcha, no implican la reducción de riesgo a conflicto entre los estados sino que solo adquirirá nuevas y muy sutiles formas de expresión", razón por la cual y como política de estado, lleva a cabo planes de modernización y nuevas adquisiciones ya en ejecución.

Proyecto como la construcción de los dos submarinos "Scorpene" de última generación, la modernización de cinco de los ocho aviones Orion Lockheed P3 que posee para patrullaje marítimo de largo alcance; así como el proyecto "Tridente" para la construcción de seis (6) a ocho (8) modernas fragatas de 3,500 toneladas, cuatro de ellas antes del 2,010 en astilleros de la Armada en convenio ya firmado el 21 de mayo último con los Astilleros Blohm y Voss de Alemania por un monto de US. $ 1,600 millones de dólares.

Colombia recibe miles de millones de dólares en ayuda militar para su lucha interna y Venezuela no baja la guardia en adquisiciones y modernización de sus fuerzas armadas como se da en los medios navales con el caso de las fragatas "Lupo"; Ecuador frustró su interés en la compra de los submarinos israelíes de la clase Gal (Vickers tipo 540) ante los eventos políticos internos surgidos en enero del año 2,000.

Políticas que inclusive se extienden también a otros continentes como Asia y África incluyendo pequeños países europeos como Suiza, o el caso de Bélgica y Holanda entre otros que contando con fronteras seguras y no teniendo más colonias de ultramar continúan manteniendo poderosas fuerzas armadas e invirtiendo grandes cantidades de dinero en la investigación y desarrollo de nuevos y sofisticados sistemas de armas terrestres, aéreas y navales.

En el mes de mayo de este año se ha llevado a cabo en Singapur una exposición y conferencia naval denominada Imdex-Asia; los organizadores

apoyados por institutos de estudios estratégicos internacionales, estiman que entre el presente año y el 2,015 serán comisionadas en el mundo aproximadamente mil novecientas (1,900) unidades navales de combate, un tercio de las cuales deben construirse para el área Asia-Pacífico, considerando como un hecho muy significativo la tendencia a que, la gran mayoría de estas unidades si no en su totalidad, cuenten con la capacidad de llevar unidades aéreas embarcadas.

Es un hecho a nivel mundial que las fuerzas armadas deben afrontar un escenario de cambio marcado por la reducción de sus presupuestos, lo que hace sumamente difícil para realidades como la nuestra la adquisición de equipamiento moderno y aun menos de tecnología de punta que por su costo y restricciones en su venta permanecerá como exclusividad de los países desarrollados.

A la par de las restricciones tecnológicas y presupuestales ya mencionadas, se da la tendencia a la reducción del personal en servicio, por medio del servicio militar voluntario, la alternativa en algunos países de optar por el servicio civil, así como la profesionalización de las fuerzas armadas, lo que sobre todo en el medio naval, llevará al cambio de costumbres, pequeñas dotaciones y alto nivel de automatización.

Profesionalización ya puesta en práctica por algunos países europeos como Francia a partir del año 1997 dentro de un plan quinquenal que debe concluir al llegar el año 2,003 con una inversión de varios miles de millones de dólares,consideraciones que en fuerzas armadas de limitados recursos podrían generar situaciones sumamente graves para el normal desarrollo de las actividades propias del servicio, finalmente y como factor también a considerarse está la orientación a la interoperabilidad entre marinas regionales en operaciones de coalición ante la existencia de objetivos de interés común.

Dentro de este contexto ¿cuál es el futuro de las Fuerzas Armadas y en particular el de la Marina de Guerra en el Perú? Al respecto vale la pena comentar un artículo escrito hace ya cuatro años por un oficial de la armada chilena, y publicado por la revista de la Escuela de Guerra Naval de Newport, EE.UU.; bajo el título "redefiniendo los intereses hemisféricos de los Estados Unidos" una agenda naval bien delineada para el siglo XXI, en el cual el autor hace un análisis sobre la capacidad de los EE.UU. para dar soporte al desarrollo de los poderes navales de Latinoamérica.

En el mencionado artículo el autor sugiere que países o áreas de la región requerirían de las marinas de agua azul (aquellas designadas a operar en los mares del mundo), las de agua marrón (designadas a operar en aguas costeras) y las de agua verde, un concepto entre las anteriores, pero con la capacidad de solo enfrentar las amenazas de sus vecinos.

En el desarrollo del artículo se va planteando todo un escenario para concluir que la única importancia geopolítica en Sudamérica la comparten los países del triángulo denominado por el autor del Pacto del ABC (Argentina, Brasil, Chile), y el apoyo que debe brindar los EE.UU. a "las marinas de proyección de fuerza regional", las que a grandes rasgos sean capaces de intervenir contra amenazas externas o contra un país regional inestable.

Al continuar con el análisis de las marinas de la región y tocar el caso de la Marina Peruana, además del desconocimiento o evidente tergiversación histórica, con una visión bastante particular se le encasilla al igual que otras a una función de marina de agua marrón que básicamente cumpla funciones de guardacostas a fin de mantener la estabilidad regional y el control riguroso del área marítima correspondiente contra el Tráfico Ilícito de Drogas (T.I.D). Haciendo un breve pero necesario recorrido por el tiempo podemos determinar que la marina peruana históricamente, y como se reconoce en el propio artículo, siempre ha buscado una fuerte capacidad naval por lo que nace como marina de proyección oceánica, y ha dado muestras de esa capacidad a lo largo de sus casi 180 años de vida institucional. En la actualidad en función a las características de sus unidades mayores tiene la capacidad de proyectarse como una fuerza de tarea compuesta por unidades oceánicas a más de cinco mil millas de sus costas operando por treinta días en la mar. La pregunta viene a continuación, ¿ para qué?

Al nacer con la República su primer buque es el pailebote "Sacramento", puesto a órdenes del general don José de San Martín y la causa libertadora por los hermanos Cárcamo luego de su captura en aguas del norte del país; en los primeros años de la República y desatado el conflicto por motivos políticos y reclamos territoriales con la Gran Colombia en 1828, la escuadra peruana estableció un bloqueo desde las costas de Guayaquil hasta Panamá, tomó Guayaquil, efectuó capturas en el istmo y controló toda esa área de mar.

En el año 1837 durante la campaña naval en el periodo de la Confederación Perú-Boliviana, y como respuesta al sorpresivo y no declarado ataque perpetrado por Chile en agosto del año anterior al puerto del Callao, en el mes de noviembre se lleva a cabo una expedición que culmina con la captura de la isla Juan Fernández y posterior hostigamiento de Talcahuano, Valparaíso, Huasco y Copiapó; al concluir la campaña de la Confederación, a la Marina y al Perú solo le quedaba el pailebote "Vigilante".

Se reinicia la reconstrucción de la Marina y en el año 1849 el Mariscal Castilla envía el buque de guerra bergantín "General Gamarra" entre los meses de enero a julio a la bahía de San Francisco, Estados Unidos a proteger la vida e intereses de los ciudadanos y navíos peruanos amenazados por el desorden generado por la fiebre del oro, protección que se extiende a ciudadanos de otras nacionalidades, e

inclusive a pedido de las autoridades locales y a fin de sofocar un motín en la ciudad que rebasó sus capacidades, se desembarcó un destacamento armado peruano que ayudó a restablecer el orden.

Con la llegada en 1848 del "Rímac" primer buque a vapor para la Marina, seguido del buque mixto (a hélice con aparejo de fragata) la fragata "Amazonas", se abre una nueva etapa donde se marca un hito al ser la primera marina sudamericana que llevó a cabo un viaje alrededor del mundo con la mencionada fragata "Amazonas" al mando del Capitán de Navío José Boterín, del mes de octubre del año 1856 al mes de mayo del año 1858.

En el mes de octubre del mismo 1858 y declarada por el Mariscal Castilla la guerra al Ecuador "por la enajenación por parte de este país de extensos territorios pertenecientes al Perú" a tenedores de su deuda externa, se bloquea la costa enemiga y se realiza un desembarco y toma incruenta de Guayaquil, acciones que se concluyen amistosamente en el mes de enero de 1859.

En el año 1862 llegan al puerto peruano de Arica dos cañoneras lacustres: la "Yavarí" y la "Yapurá" mandadas a construir en Inglaterra por el presidente Mariscal don Ramón Castilla a fin de ser transportadas al lago Titicaca y reafirmar la presencia naval peruana en el altiplano; finalmente luego de una increíble travesía llegan a Puno en el año 1869, se instala un astillero y comienzan a navegar a partir del año 1872 hasta la fecha.

En octubre del año 1863 zarpa de Inglaterra una flotilla de buques ordenados construir a finales del segundo gobierno del Mariscal Ramón Castilla que ingresando por la desembocadura del río Amazonas en el Atlántico lo remonta y arriba a Iquitos el 5 de enero de 1864 estableciendo la sede del Departamento Fluvial de Loreto creado en el año 1853, una factoría, un dique flotante y un apostadero naval cuya creación fuera ordenada por Decreto del 17 de enero de 1861.

En el año 1866 ante la agresión iniciada por España desde el año 1864 con la presencia de su "Escuadra Científica" en las costas del Pacífico, y declarada la guerra por los países de la Alianza (Perú, Chile, Bolivia y Ecuador), los buques peruanos de reciente construcción en Europa presurosos cruzan el Atlántico a fin de dar batalla a la escuadra española, logrando participar en el mes de febrero las corbetas de construcción francesa "Unión" y "América", juntamente con la fragata "Apurímac" y los transportes "Maipú" y "Lerzundi", y la goleta chilena "Covadonga" en el combate naval de Abtao conformando la escuadra aliada peruano-chilena bajo el mando del Capitán de Navío Manuel Villar Olivera. El blindado "Independencia" y el monitor "Huáscar" que zarpan de Inglaterra y no logran llegar a tiempo, interceptan y hacen presa de mercantes españoles en el

Atlántico fuera de las aguas del Brasil; la corbeta "América" realiza dos viajes al Estrecho de Magallanes para llevarles carbón, víveres y tripulación dándoles el encuentro finalmente el 24 de mayo, para continuar navegando juntos hasta Ancón para reunirse con la escuadra aliada.

Retirada la escuadra española luego del combate naval del Dos de Mayo frente al Callao, se planea una acción aliada para llevar a cabo una expedición punitiva contra la escuadra española en las Filipinas, y con una segunda división ir en búsqueda del remanente de la escuadra española del Almirante Méndez Núñez que permanecía en puertos uruguayos y brasileños.

Se organizan las divisiones, se realizan ejercicios navales y evoluciones en la isla Juan Fernández pero por problemas surgidos con el Contralmirante americano confederado John R. Tucker puesto al frente de la expedición, revueltas internas de las dotaciones, inestabilidad política y la falta de decisión de nuestros aliados para llevarla a cabo, finalmente no se concreta.

El 29 de mayo del año 1877 y haciendo valer su nacionalidad y el respeto al pabellón peruano que enarbolaba, el "Huáscar" rebelde bajo el comando del Capitán de Fragata Luis Germán Astete se enfrenta en Pacocha a dos unidades de guerra de la marina británica, la más poderosa de la tierra en ese entonces, los HMS "Shah" y HMS "Amethyst" de la división naval comandada por el Contralmirante Algernon M. de Horsey, comandante en jefe de las fuerzas navales de Su Majestad Británica en el Pacífico, los cuales emplean sin éxito por primera vez en una acción de guerra naval un torpedo. Frustrada su intención y llegada la noche deben batirse en retirada.

Las audaces y efectivas travesías de los transportes "Chalaco" y "Talismán" apenas iniciada la Guerra del Pacífico, la captura del "Rímac", la expedición hasta el Estrecho de Magallanes de la corbeta "Unión" en agosto de 1879 en un recorrido de más de 4,500 millas náuticas y la actitud de su Comandante Aurelio García y García para con la alarmada población de Punta Arenas, al hacerles saber que "las armas del Perú jamás se emplean contra poblaciones indefensas".

La increíble campaña del monitor "Huáscar" en el año 1879, la caballerosidad de su Comandante Miguel Grau Seminario para con el vencido, en el combate naval de Iquique tras el hundimiento de la "Esmeralda", que le vale el reconocimiento de "El Caballero de los Mares"; su humanidad para con las poblaciones ribereñas de la costa enemiga, y su valeroso encuentro con el destino en Angamos.

La doble ruptura del bloqueo de Arica por la corbeta "Unión"al mando del Comandante Manuel Villavisencio; la acción del transporte "Oroya" en Tocopilla en el año 1880 entre otras brillantes acciones de guerra como la de las "Fuerzas Sutiles" que una vez perdida la escuadra pero no el espíritu de lucha de nuestros

bravos marinos llevan a cabo el hundimiento de las naves enemigas, el transporte "Loa", la goleta "Covadonga" y las lanchas "Guacolda" y "Fresia" hechos que confirman esa estirpe de guerreros y navegantes.

Nuestra Marina renace con la llegada del crucero "Lima" en 1889; ya en el siglo XX se adquieren dos cruceros de proyección oceánica en Inglaterra, además de otras unidades menores; en 1911 y con la adquisición en Francia de los sumergibles "Palacios " y "Ferré" se crea la primera Fuerza de Submarinos en Latinoamérica.

En la década del 30 y ante el inminente conflicto con Colombia en el año 1933, se conforman dos divisiones, una la llamada "Fuerza Avanzada del Atlántico" conformada por el crucero "Grau" acondicionado para embarcar un hidroavión Vought UO-5 como unidad de exploración y alarma temprana, y los submarinos "R-1" y "R-4" para bloquear y hostigar la costa colombiana en el Caribe.

La otra fuerza compuesta por el crucero "Coronel Bolognesi" y los submarinos "R-2" y "R-3", la "Fuerza del Pacífico" para llevar a cabo acciones similares en esta parte del continente; fueron despachados hacia Iquitos el caza-torpedero "Teniente Rodríguez" (primer buque de guerra en cruzar el Canal de Panamá en 1914) y el memorable crucero "Lima"; al final la paz se impuso pero la capacidad de nuestra Marina una vez más quedó demostrada.

En el conflicto de 1941 se bloqueó el litoral sur del Ecuador y se llevaron a cabo acciones de bombardeo y luego un desembarco en Puerto Bolívar; posteriormente y tras la declaración de guerra al Japón, nuestras unidades navales ante la presunción de infiltraciones y acciones a ser ejecutadas por elementos militares de ese país cumplieron con misiones de patrullaje en las áreas marítimas estratégicas asignadas para la defensa hemisférica.

En la década del 50 se captura en alta mar a los tuna-clipper de Onassis y luego de las adquisiciones y renovación de unidades en la de los 70 en que se llega a contar con la Marina más poderosa de nuestra Historia (cuatro cruceros, más de media docena de destructores de línea, destructores, fragatas y corbetas misileras, doce submarinos, etc.) la Marina se encuentra lista para cumplir con su misión en el Teatro de Operaciones Marítimo en el año 1981; se vuelve a presentar la ocasión en el año 1995 y se mantiene latente hasta 1997, finalmente la paz se impone.

Por lógica cabe preguntarnos: ¿qué somos y a donde vámos en el siglo XXI?, en la actualidad somos una Marina profesional que nos encontramos dentro de la clasificación mundial de menor (little Navy) con capacidad oceánica que debe afrontar el reto que imponen las nuevas corrientes mundiales.

La época de los cruceros con numerosas tripulaciones y de buques con plantas a vapor que cuentan con varias décadas de vida va quedando atrás por el impacto que puede tener en la moral de un país la pérdida de tantas vidas humanas como fue el caso del A.R.A "Belgrano", la enorme dificultad para su protección, el avance de la tecnología, el cambio de escenarios así como lo costoso de su operación y mantenimiento.

En los Estados Unidos bajo el concepto conocido como el del "peleador callejero" ("streetfighter") se estudia dotar a la Marina de un mayor número de pequeñas unidades multipropósito, de gran maniobrabilidad y rapidez cuya velocidad sea dos o tres veces mayor a la de los buques de casco estándar y con características de invisible al radar (stealth), para hacer frente a nuevos escenarios que presuponen un notable incremento en las operaciones costeras.

Operaciones donde grandes unidades de combate resultan muy vulnerables y que de sufrir daños o ser destruidas traerían graves consecuencias a la moral de combate y a la política nacional por lo que como complemento a las grandes unidades de combate de superficie multirol, el actual número de 116 unidades de combate de superficie de la U.S. Navy podría elevarse bajo esta consideración hasta 225. Tema en el cual el Servicio de Guardacostas de los EE.UU. (USCG), también se encuentra interesado a través del proyecto "aguas profundas" (deep water) con el fin de definir la adquisición de 96 embarcaciones.

En tal sentido se encuentran en evaluación los catamaranes clase "Paluma", TSV (Theatre Support Vessel) y HSC (High Speed Catamaran) de la Marina Australiana así como las corbetas clase "Visby" de la Marina Sueca. Inglaterra acaba de lanzar al mar el trimarán experimental RV "Triton" denominado el modelo de la unidad de combate de superficie del año 2013 para la marina británica.

La propia US Navy en el mes de julio del 2,000 dentro del concepto "roles de la unidad de combate de superficie en el ataque a tierra: 2005 al 2015", ha considerado un hito el hecho que el primer DD-21 a construirse lleve el nombre de USS "Zumwalt", en honor al almirante que fuera Chief of Naval Operations (CNO) durante la Guerra de Vietnam; bajo el mencionado concepto esta unidad debe cumplir con los roles de "autonomía de buque único", "autonomía multibuque", "unidad de soporte" y "unidad de control" en función a las posibles y cambiantes situaciones que se vayan presentando.

El análisis sobre las unidades del futuro de la Marina de los Estados Unidos y de las grandes marinas del mundo, se aplica con más fuerza para realidades como la nuestra, por lo que necesariamente y en base a la experiencia acumulada en las tres últimas décadas debemos dar pasos hacia el modernismo en forma

absolutamente pragmática y dentro de una tecnología acorde a nuestra realidad nacional.

Las fragatas misileras clase "Carvajal", con las modificaciones aplicadas como resultado de la experiencia operativa acumulada en 20 años y una actualización en sus sistemas, podrían conformar la base inmediata de la escuadra; éstas podrían ser complementadas dentro de un plan quinquenal en reemplazo de los cruceros y viejos daring (dos de ellos todavía en servicio) con un número adecuado de unidades misileras rápidas de 600 a 1,000 toneladas, con tripulaciones de 60 a 80 hombres como etapa intermedia hasta el año 2010.

Momento donde necesariamente en función al avance tecnológico, se deberá contar con la implementación de nuevos modelos de buques, a ser construidos por el Sima en su astillero del Callao, en joint venture con algún astillero extranjero, como parte del desarrollo de la industria y mano de obra nacional, que permita el reemplazo a partir del 2015 de las viejas unidades que en su totalidad superarán para ese entonces los 30 años de vida.

Las repotenciadas corbetas costeras de diseño francés (PR-72) clase "Velarde", un buque de apoyo logístico de escuadra, los buques de desembarco y petroleros actualmente en servicio y con adecuados programas de reemplazo con la doble función de apoyo a las operaciones navales y actividades de acción cívica, así como hacer frente a las consecuencias de los desastres naturales como las desarrolladas en el terremoto de 1970 y recientemente a las del recurrente fenómeno de "El Niño", integrarían la fuerza de superficie.

Una fuerza de aviación naval con capacidad de exploración marítima y unidades de búsqueda y rescate (SAR), los submarinos 209 dotados del sistema de aire independiente (AIP), una fuerza de Infantería de Marina y una de Operaciones Especiales dotadas adecuadamente de profesionales, así como un servicio de capitanías y guardacostas correctamente equipado en número y calidad de medios completarían una marina de dimensiones y diseño moderno. Marina capaz de ejercer un adecuado control y protección de nuestras riquezas existentes a lo largo de los 2,653 kms. de costa y las 200 millas del Mar de Grau y sus profundidades, con posibilidades ante el requerimiento de las Naciones Unidas (ONU) o la Organización de Estados Americanos (OEA) de conformar fuerzas de tarea conjuntas.

Fuerzas navales que desde hace más de cuarenta años, vienen realizando anualmente operativos conjuntos con la de los Estados Unidos (Operaciones Unitas), y que a partir del año 2000 tienen carácter multinacional.

Países conformantes del "Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca" (TIAR) que debe ser revalorado luego de encontrarse bajo observación en cuanto a su utilidad y validez por los sucesos de la década de los ochenta en las Malvinas

y optimizado ante los nuevos escenarios mundiales; así como haciendo eco al concepto manejado en la Marina Neozelandesa sobre el nuevo rol de las que denomina marinas menores (little Navies) y dentro de las cuales se incluye.

Marinas que de acuerdo a esta propuesta deben adecuarse y complementarse para la realización de acciones conjuntas humanitarias o de distensión regional, o en cualquier océano o lugar de la tierra; cooperación para la que ya tenemos una base y en la que debemos seguir preparándonos y trabajar para llevarlas a cabo entre marinas regionales equilibradas y bien complementadas sin pretensiones hegemónicas ni grandes desbalances de fuerzas, generadores de conflictos futuros. Pero nuestra responsabilidad constitucional va más allá del ámbito marítimo. Nuestra realidad geográfica nos hace responsables de la inmensidad de la Amazonía y como autoridad ejercida a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de todas las áreas acuáticas nacionales. Estas áreas están conformadas en nuestros Andes y territorio nacional por más de 12,000 lagos y lagunas, donde nos encontramos presentes desde finales de la década de 1850 en el mayor lago de Sudamérica, y más alto navegable del mundo, el Titicaca, y más de 7,300 kms. de ríos navegables en la Amazonía que desembocan en el Atlántico donde también desde casi la misma época del siglo XIX la Marina sentó sus bases y jurisdicción.

La importancia vital de las vías acuáticas de la Amazonía con el demostrado y realizable proyecto de unir la cuenca del río Orinoco con la del río Amazonas (viaje realizado en 1984) y con la del Río de la Plata y su proyección al Atlántico abren increíbles posibilidades futuras a Sudamerica, tanto así que Brasil la potencia intermedia de América del Sur y Argentina están trabajando una teoría de defensa hemisférica o regional.

Hoy la permanente presencia naval por más de siglo y medio con la Fuerza Naval de la Amazonía debe reforzarse con medios modernos para un efectivo control de las actividades contra el tráfico ilícito de drogas, atentados contra la ecología, contrabando, desestabilización del ecosistema, y tráfico de armas.

El enorme potencial acuático de nuestros Andes todavía poco explotado para la producción acuícola, el desarrollo turístico, deporte de aventura y actividades conexas nos presenta un reto formidable a los marinos del siglo XXI a fin de tener un adecuado control de las actividades que allí se desarrollen.

Actividades que serán atractivas para el inversionista nacional y/o extranjero y para el visitante si se brinda seguridad a la vida humana de acuerdo a los convenios internacionales, se fomenta el respeto al medio natural y se propende al desarrollo regional sostenido evitando la depredación y destrucción de la vida y el medio acuático local.

Profesionalismo y tecnología adecuada como símbolo de modernidad sentarán las bases de un desarrollo armónico de la Marina y nuestras Fuerzas Armadas, acordes al progreso de nuestro Perú; el desarrollo y la seguridad no son conceptos superados en un mundo globalizado y con tendencia a la internacionalización.

El rico potencial con que la naturaleza favoreció al Perú en una de las cinco zonas marítimas más ricas del mundo y con el mar de mayor productividad primaria a nivel mundial, debe ser preservado y racionalmente explotado en beneficio propio y de la humanidad; podemos determinar que el futuro está definido y que podemos caminar con absoluta confianza hacia él.

Concluimos con la pregunta que nos hicimos al iniciar este ensayo, finalmente ¿qué Marina somos?, podemos responder con absoluta certeza que proyectados al siglo XXI y por tradición somos una Marina menor de agua azul, que también navega en el verde de nuestra Amazonía y en el plata de nuestros Andes, que haciendo frente a un proceso racional de modernización acorde a nuestra realidad nacional y dentro del ámbito de nuestra responsabilidad constitucional nos proyectamos al futuro dentro de ese gran proyecto nacional que se llama Perú.

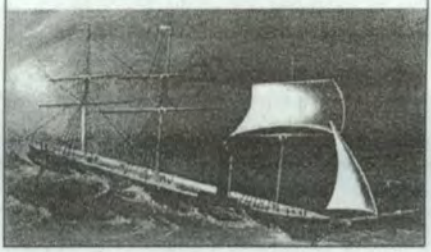
REFERENCIAS

- Valdizán Gamio, José. **Historia Naval del Perú**
- Melo, Rosendo. **Historia de la Marina del Perú**
- Arróspide Mejía, Ramón. **Vías interoceánicas latinoamericanas: un siglo perdido en la integración física**
- Rodríguez Asti, John. **Cruceros, Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884**
- **Revista Naval Forces**
- **Revista Jane's International Defence Review**
- **Revista Jane's Defence Weekly**
- **Revista Jane's Navy International**
- **Revista Armed Forces Journal International**
- **Revista Escuela Naval de Guerra, Newport**

VAPOR RÍMAC



FRAGATA AMAZONAS



YAVARÍ, LAGO TITICACA



COMBATE NAVAL DE ABTAO



CALLAO, 2 DE MAYO 1866



MONITOR HUÁSCAR



CRUCERO "LIMA"



1er CRUCERO "GRAU", 1906



SUMERGIBLE FERRÉ



CRUCERO "GRAU" EN LA DÉCADA DEL 30



HIDROAVIÓN VOUGHT UO-5 EMBARCÁNDOSE EN EL CRUCERO "GRAU".



SUBMARINO CLASE "R"



PORTAVIONES
DEL
FUTURO



DISEÑO INGLÉS UNIDAD DE
SUPERFICIE, AÑO 2010



ASTILLERO SIMA-CALLAO



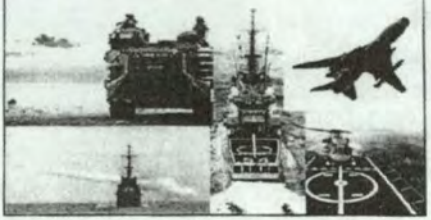
FRAGATA MISILERA
"MONTERO"



COSTA
PERUANA



OPERACIONES UNITAS



GUARDACOSTAS



AMAZONÍA PERUANA



LAGUNA DE PACA-JUNÍN



LAGO TITICACA



RÍO AMAZONAS





Discurso de recepción del Embajador José de la Puente Radbill

Las rutas de los hombres de mar y de la diplomacia que servimos a nuestra patria, muchas veces alejados, de la tierra que nos vio nacer, nos reúnen con frecuencia en zonas geográficas y en espacios marinos distantes, y además bajo el signo de la nostalgia del terruño que afirman nuestra peruanidad, una marina costera o una marina oceánica menor, nos abre la disyuntiva de escoger entre los conceptos clásicos, pero ya en procesos de superación, o de orientar el timón de mando hacía las rutas de una modernidad que nos enfrenta a decisiones, que por su proyección directa sobre la sobrevivencia de una nación con dificiles vecindades, deben informarse en el espacio de tiempo que hace angustioso. Pero el Alm. Boyle no se detiene exclusivamente en el tema propio de una Marina de Guerra tradicional, sino que penetra en los espacios de la política internacional moderna y hace bien, pues lo uno y lo otro están estrechamente ligados como estamos los aquí presentes bajo el signo de un interés común no solo del Perú sino de la comunidad latinoamericana en general. Doctrina que estaba destinada a desgastarse gradualmente, pero la tentación del poder es peligrosa para la comunidad internacional y que en muy pocos años lamentablemente, la OTAN bajo el poderoso y equivocado influjo de los Estados Unidos ha destruido gran parte de los cimientos de la estructura de paz, que el sistema de Naciones Unidas, pacientemente ayer tipificado desde 1945, hoy solo es la expresión de ese horror. El Consejo de Seguridad paradójicamente ha sufrido una "cápitis diminutio" por la acción liderada nada menos que por tres de sus miembros permanentes, los mismos que apoyaron bajo el obsoleto sistema de veto desigual el ataque a la Argentina, en el lamentable episodio de Las Malvinas.

Sin lugar a dudas una Marina de Guerra integrada al estilo de la proyectada en la Comunidad Europea, como lo ha descrito el Alm. Boyle, con fuerzas reducidas en su tonelaje pero de gran efectividad ofensiva, es un modelo que no necesariamente tenemos que imitar. Basta anotar que el progreso tecnológico de esos países además de su enorme capacidad financiera, nos pone en riesgo en casos de optar por la costosa utilización de los más sofisticados implementos de guerra, la economía global de una nación en desarrollo, aunque los tenemos, como podría ser una flota multinacional, pongamos peruana, colombiana, venezolana tal como lo describe el Alm. Boyle en el caso europeo. Es un poco atrevido, de parte de un neófito como yo, pero al mismo tiempo un simple y apasionado lector de literatura naval, entrar en afirmaciones en el terreno de la seguridad nacional, que compartimos marinos y diplomáticos en sus etapas sucesivas y en algunas complementarias en lo que respecta a las medidas previas a un conflicto. El Almirante Boyle se refiere al tratamiento de estos temas de Seguridad y de Control Preventivo. Por

otro lado en las denominadas vías acuáticas del Amazonas y en la compleja vecindad lacustre con Bolivia se está teniendo actualmente serios problemas, con las etnías quechua y aymara que se están enfrentando en el Titicaca, se abren las respuestas a la problemática no solo fronterizas, sino la integración con esta última, siendo también frente a ese gran gigante que es el Brasil, cuya presencia bioceánica está condicionada a un inteligente tratamiento por parte del Perú como una simple referencia a la causa. Esta es una realidad conjunta cívico-militar, pero no de la unidad nacional, sino como una convicción en la mente de todos los peruanos y bajo el cielo que nos cobija. Con todos nuestros compatriotas sintamos que esta mística de unidad, es una de las mayores aspiraciones que tenemos en el futuro cercano. Lo contrario con una simplificación de esta temática sería el más grande daño que podemos inferir al Perú. Las burdas maniobras exploratorias fronterizas recientes, debieron al menos desde mi perspectiva de embajador de la República, tener un tono más enérgico en la respuesta peruana. No puedo y deseo atribuir a una descoordinación entre nuestra Cancillería y el Ministerio de Defensa y me ratifico en base a estas experiencias, que ese Ministerio debería disolverse y volver al tradicional sistema de los respectivos Ministerios de Marina, de Guerra y de Aviación.

Con la presencia del Alm. Boyle a las pocas semanas de la incorporación del Alm. Brousset se enriquece la calidad de nuestro Instituto y se recibe a través de ellos, las nuevas corrientes que buscan engrandecer nuestra respetada y tan querida Armada Nacional. El Alm. Boyle tiene una larga y distinguida carrera naval que armónicamente se desenvuelve entre el campo académico y el profesional. Calificado tanto en ingeniería electrónica, como guerra de superficie, ingeniería de armas y otras especialidades de su profesión, para ingresar luego a los senderos académicos de gerencia, en la reputada escuela de ESAN y de Administración de Negocios para Graduados. En ese mismo centro docente enriquece su alta preparación profesional y es verdaderamente una presencia utilísima para la tarea compleja que lleva a cabo. Es muy interesante leer su curriculum y envidiable su experiencia: haber participado por una parte en la comisión de inspección de construcción de fragatas y primera dotación del BAP "Villavisencio" en Italia en 1975 a 1979, para luego precisamente en quince años tener el honor de comandar esa nave entre 1994 y 1995. Finalmente completa su experiencia como Comandante de la Fuerza de Aviación Naval en 1997 y Sub-Inspector General de la Marina entre 1999 y el año 2000. Desempeña actualmente el cargo de Jefe de la Oficina de Naviera Comercial. Bienvenido a bordo señor Contralmirante, y que nos ayude con su presencia a mitigar la nostalgia por un hombre de mar que fue camarada para ustedes y entrañable amigo para mí desde la niñez: nuestro recordado Ramón Arróspide Mejía, al que imagino navegando sobre las aguas amables de un distante oceáno.

*Ricardo Palma, la Marina y el mar**

DOCTOR OSWALDO HOLGUÍN CALLO

Sean mis primeras palabras una pública manifestación de gratitud por el inmerecido honor que se me dispensa al incorporarme a este benemérito Instituto, cuya razón de ser no es otra que el más pleno y razonado conocimiento del mar peruano y, sobre todo, del hombre peruano en el mar, especialmente en la esfera de la historia, vale decir del pasado que sigue vivo a través de nosotros y de las siguientes generaciones, pues bien sabemos que el hombre es esencialmente historia.

INTRODUCCIÓN

Quizá a alguno sorprenda el tema de esta exposición. ¿Ricardo Palma, un poeta romántico, y tradicionista ejemplar, en la Marina? En efecto, durante más de siete años continuos y, después de un paréntesis, por algunos más, Palma integró el personal naval del Perú en calidad de oficial del Cuerpo Político de la Armada, que no de oficial de guerra, en tiempos de los Presidentes de la República José Rufino Echenique, Ramón Castilla, Miguel San Román, Juan Antonio Pezet y Mariano Ignacio Prado, tiempos de caudillismo, guano y ferrocarriles, pero también de romanticismo, nacionalismo y liberalismo. Fue aquella una época de grandes inquietudes ideológicas y políticas, de revoluciones y guerras internacionales, de crecimiento del Estado y de los institutos armados, lo que, entre otros factores, dio lugar a que Palma y otros miembros de su generación –cuyo perfil

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 19 de julio del 2001.

trazó aquel más tarde llamándolos "bohemios", jóvenes talentosos que hacían literatura y periodismo– vistieran los uniformes de la Marina y del Ejército. Que la Marina fue un destino apetecido se constata recordando que al menos tres de los "bohemios" más destacados se incorporaron a ella: José Arnaldo Márquez, Manuel Nicolás Corpancho y Ricardo Palma, aunque aquellos lo hicieron antes de Palma, sin duda por su mayor edad y mejores relaciones.

Hay también una primacía que debe valorarse. Palma es el más importante hombre de letras peruano que perteneció a la Marina de Guerra del Perú, y, seguramente, el que más estrechas relaciones guardó con ella a lo largo de la vida. Ello ocurrió en tiempos signados por el desarrollo de las comunicaciones marítimas y el comercio caletero y transocéanico, el cual requería de marinas mercantes fuertes y numerosas, de la ingeniería naval y, cómo no, del arte de la guerra en el mar. Hoy pocos saben y menos recuerdan lo que ha significado el mar en la vida del país, y solo se toma en cuenta su condición de espacio idóneo para el transporte y las comunicaciones, cuando, en realidad, estuvo entrañablemente ligado a casi todos los aspectos de la vida nacional, sobre todo a la vida cotidiana de las poblaciones costeras, al comercio, al trajín de hombres y mujeres viajeros a lo largo del extenso litoral, o incluso al interior del país, así como al abastecimiento de productos alimenticios en nuestros mercados, pues no existían el transporte automotor ni mucho menos carreteras como la Panamericana, que hoy atraviesa los vastos espacios desérticos tanto como los estrechos pero feraces valles de la costa peruana[1].

Las relaciones con el mar de un peruano del siglo XIX, como Palma lo fue en la mayor parte de su vida, necesariamente tuvieron que ser estrechas y frecuentes, por cierto, si su existencia no discurrió signada por el sedentarismo[2]. Como marino, Palma realizó no pocos viajes entre diferentes puntos de nuestro litoral, lo que desde muy joven le permitió inefables experiencias marineras, contemplar la magnitud océanica y advertir a la vez la pequeñez humana. Y después de su primer y más largo compromiso marinero, los viajes que entre la agitada juventud y la afamada madurez de la vida lo llevaron con diversa estrella a Chile, Europa occidental, el Brasil, los Estados Unidos, el Ecuador, España y Cuba, lo pusieron una y otra vez en contacto con la inmensidad de los horizontes a bordo de embarcaciones que, signo de la modernidad decimonónica, se movían gracias a la energía del vapor.

Existen otros temas próximos al de esta exposición, como la necesaria relación de intelectuales y marinos, muchas veces de franca amistad; la fructífera convergencia de ambos campos profesionales, cuando el estudio y la investigación han sustentado sus trabajos; la no corta nómina de marinos y a la vez talentosos historiadores, por este Instituto felizmente acrecentada; la existencia de la motonave

"Palma", barco de la Compañía Peruana de Vapores que ya cumplió su ciclo; la huella e influencia palmina en las **Tradiciones navales peruanas** del comandante José Valdizán Gamio. No menos importante es, asimismo, que a Palma, como al héroe Juan Alfaro, contador del "Huáscar", se le considere precursor del Cuerpo de Administración de la Marina de Guerra del Perú. Todo ello confirma que Ricardo Palma no es un extraño en la Marina peruana.

Una anécdota autobiográfica acusa el temprano contacto de Palma con el mar como medio de relación con el exterior y de apertura a la noticia y al testimonio. En el verano de 1847, cuando solo tenía catorce años, se encontraba una tarde

> "en un grupo de muchachos en el sitio que entonces se conocía con el nombre de *la Punta del muelle*, viendo entrar al puerto del Callao al vapor que venía de Panamá con correspondencia y pasajeros de Europa. Por aquel año era todavía motivo de alboroto el anuncio de vapor a la vista..."[3].

En efecto, ahí, en el mejor lugar del puerto para observar el horizonte, confundido entre la ruidosa y popular chiquillada, el jovencito Palma veía anheloso cómo el vapor de la compañía inglesa lentamente se acercaba hasta anclar a algunas decenas de metros del muelle con su valiosa carga de novedades y los pocos pero importantes y noticieros pasajeros que conducía, pues no existían aún los medios para brindarles un desembarco directo a tierra y era necesario emplear lanchas y botes que diestramente maniobraba un personal habituado a la faena desde el siglo XVI. Más tarde, el imponente transporte a vapor "Rímac" fue objeto de su admiración y, sin duda, motivo de sus sueños de juventud, cuando era cronista en algunos de los fugaces y cuasi artesanales diarios limeños al comenzar la segunda mitad del siglo XIX[4].

PALMA EN LA MARINA PERUANA[5]

A. 1853-1860

Desde la adolescencia, y quizá desde la niñez, Ricardo Palma, como otros jóvenes peruanos de sencilla condición y escasos recursos, alentó el anhelo de convertirse en un servidor de la patria. El crecimiento del Ejército y de la Marina, en tiempos de Castilla y Echenique, hizo posible el logro de sus planes. El ingreso de Palma en la Marina de Guerra de la joven e inexperta república constituyó un acontecimiento de la mayor importancia en su vida. Dice bien Raúl Porras Barrenechea que "la etapa de la vida de Palma como marino es de interés esencial para su experiencia vital y para su formación espiritual y aun para la literaria"[6]. Además de ofrecerle un sueldo seguro y decoroso, ante los ojos de la sociedad le otorgó un status superior dado el papel protagónico que en la marcha del país

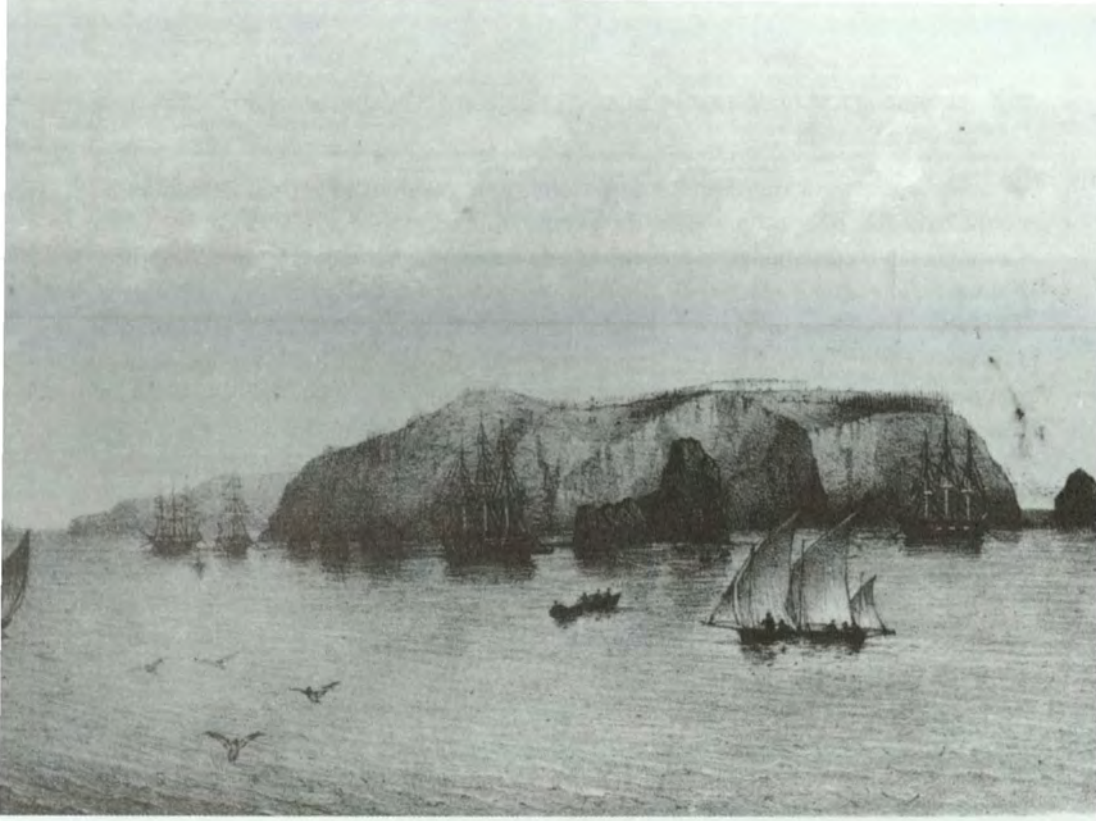
tenían los miembros de los institutos castrenses. Sabido es que el caudillismo militar tenía muchos adeptos en los distintos sectores y niveles sociales y no solo en el Ejército y la Marina. Palma usufructuó pues una situación en más de un sentido privilegiada, bien que común a cientos y hasta a miles de peruanos enrolados como oficiales de aquellas instituciones.

Sin embargo, es evidente que Palma quiso pertenecer a la Marina para tener un empleo y una mejor posición social, antes que para cumplir algún género de vocación, pues, aunque el puerto del Callao lo había atraído desde niño, no hay señales claras de una definida y manifiesta atracción marinera. Poseía los conocimientos básicos para desempeñarse como contador de un buque de la escuadra –sus buenos calificativos colegiales en materias *ad hoc* son prueba de ello– y, sobre todo, conocía las ventajas de pertenecer a una poderosa institución nacional..., pero le faltaban el espíritu y el temple necesarios para sobrellevar los sacrificios propios de la navegación[7].

Hacia febrero o marzo de 1852, Palma, de apenas diecinueve años, solicitó una plaza de oficial 3° del Cuerpo Político de la Armada, dependencia que reunía a los empleados dedicados a las tareas contables y administrativas, pero la recomendación del mismo Presidente Echenique no fue suficiente para obtener el pase del general Alejandro Deustua, Comandante General de Marina, quien pensaba que había otros con más derecho que no debían ser postergados. El nombramiento llegó un año después, el 16 de marzo de 1853, merced a la decisiva intervención de dos valedores poderosos: el general Juan Crisóstomo Torrico, Ministro de Guerra y Marina, y el doctor Miguel del Carpio, primer Vicepresidente del Consejo de Estado y vocal de la Corte Suprema. Poco antes, a Torrico Palma le había dedicado "Rodil", su mayor esfuerzo en el género dramático, y a Carpio le dedicaría la poesía "Melgar" y muchos años después amables recuerdos en su memorialista "La bohemia de mi tiempo"[8].

Mas si bien era verdad que Palma iba a desempeñar tan importantes funciones, lo más fascinante para su espíritu juvenil debió ser el vistoso uniforme de oficial naval, entre otras razones por su poder de atracción sobre las jóvenes casaderas... Hacía poco el Gobierno había reglamentado todo lo que tocaba a los uniformes del Ejército y la Marina, según lo cual Palma debía vestir

> "casaca azul turquí cerrada sin solapa con barras, cuello y botamanga de lo mismo; pantalón azul sobre bota, sombrero apuntado, liso y llano con escarapela y un galón de una pulgada de ancho en la presilla, cabos de canelón de oro recogido y florete ceñido con cinturón de charol negro y chapa llana"[9], pero, dadas las necesidades del servicio ordinario (a bordo), podía llevar petifrac con botones de ancla, menos en la



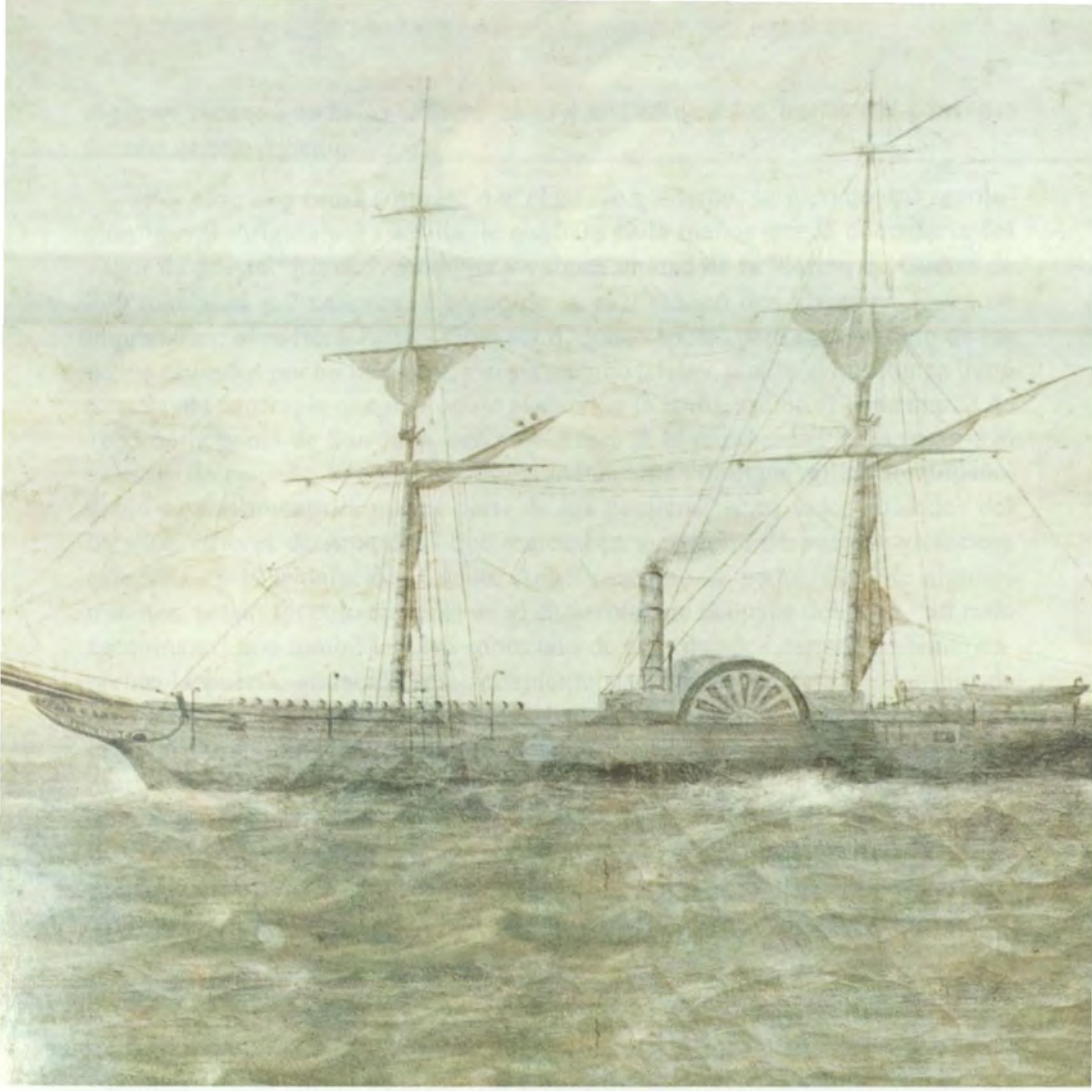
Las islas Chincha. Grabado de F. Delamare,
publicado en **Atlas Geográfico del Perú**
de Mariano Felipe Paz Soldán, París, 1864.

botamanga, pantalón azul o blanco y chaleco del mismo color, así como gorra galonada[10].

Unos meses después, el 20 de setiembre, se produjo su primer destaque: la contaduría del bergantín-goleta de guerra "Libertad" estacionada en las islas Chincha, cuyo comandante era el capitán de fragata Pedro José Carreño. Angélica Palma refiere que el hecho se produjo, por consejo de Carpio, para olvidar a **Teresita**, una linda joven cuya madre instaba a Palma a contraer matrimonio... Las islas Chincha, el más importante emporio guanero del Perú, eran visitadas por numerosas embarcaciones de toda nacionalidad y procedencia que cargaban toneladas de fertilizante con destino a Europa y otros continentes. La goleta "Libertad" estaba ahí para cuidar esa riqueza, imponer orden y dar seguridad. La vida de Palma en las Chincha transcurrió entre sus obligaciones laborales, reuniones sociales a bordo, banquetes y bailes incluidos, lectura constante de obras literarias –entre otras, la colección de clásicos españoles de Rivadeneyra, según testimonio de ancianidad– y composición de versos, pues no hay que olvidar que el joven Palma era un poeta y, por entonces, conforme al gusto predominante, también un espíritu romántico. Como alguien ha dudado que Palma tuviera a su alcance una biblioteca a bordo de la goleta "Libertad", es necesario recordar que en ese tiempo la lectura –especialmente de un elevado número de obras literarias e históricas– era el pasatiempo y diversión preferido, y que no pocos barcos solían disponer de bibliotecas para su oficialidad, *v. gr.* el buque inglés a vapor "Cormorant", surto en Paita en 1845, en el cual no faltaban las difundidas novelas de Walter Scott[11].

Haciendo un alto en sus labores, Palma concurrió, entre el 15 y el 16 de octubre de 1853, al célebre baile ofrecido por el Presidente Echenique y su esposa Victoria Tristán en la quinta La Victoria, situada fuera de las murallas de la ciudad, en honor de los diputados y senadores de la República, pero también "en obsequio de sus amigos, de las notabilidades nacionales y estranjeros [sic], de las bellezas y de las matronas...", al que asistieron alrededor de dos mil personas[12].

Palma ejerció la contaduría de la "Libertad" hasta fines de enero de 1854. A poco se convirtió en amanuense de la secretaría de la Gobernación del Callao, después fue destacado al Ministerio de Justicia dirigido por el doctor José Luis Gómez Sánchez, donde de seguro escribió en favor del régimen y en contra de la revolución liberal en progreso; más adelante volvió a la Gobernación chalaca, solicitado por el general Francisco de Vidal, ex Presidente de la República que lo apreciaba mucho, pasando después a la Comandancia General de Marina y a la Tesorería del Callao. En vísperas de la batalla de La Palma fue destacado al bergantín de guerra "Almirante Guisse", pero al acercarse la hora cero del



Vapor de Guerra "Rímac", óleo anónimo del Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú (Lima).

régimen parece que halló amparo junto a sus amigos los frailes del convento limeño de San Agustín.

Por todo ello causa sorpresa que el nuevo gobierno, surgido de una revolución liberal dirigida por Castilla, le confiara nada menos que la contaduría del vapor de guerra "Rímac", moderna y valiosa unidad de la Marina de Guerra de 700 toneladas y 7 cañones, a bordo de la cual realizó dos viajes no libres de inquietudes: al norte, a Paita y Guayaquil, donde aportó para ser reparado de los daños causados por un incendio; y al sur, rumbo a Islay, puerto al que nunca llegó a causa del naufragio que se produjo al encallar la embarcación el 1° de marzo de 1855 en la punta de San Juan, cerca de Acarí. A la proximidad de la costa y al valeroso desempeño del teniente 2° Ricardo Pimentel y de algún militar arequipeño, debió su salvamento la mayor parte de los pasajeros –casi todos soldados del batallón "Libres de Arequipa" que regresaban a su tierra después de victoriosa campaña– y la tripulación. Cuenta Angélica cómo su padre, durante algunos minutos, sufrió forzado encierro en el camarote que ocupaba debido a "un rudo barquinazo" que tumbó la nave sobre uno de sus costados cerrando herméticamente la puerta, situación que felizmente varió al producirse un cambio de posición. Los náufragos tuvieron que dispersarse para buscar ayuda, debiendo caminar durante muchas horas por el árido litoral arequipeño, donde no pocos murieron víctimas de la extenuación, el hambre y la sed. Los marinos de la dotación del desgraciado "Rímac" se establecieron en Acarí, de donde días después fueron rescatados por el "Ucayali". Realizada la investigación y proceso judicial correspondiente, después de más de seis meses un consejo de guerra de oficiales generales sancionó al comandante y a casi toda la tripulación, exceptuando a Pimentel, a Palma y a los dos maquinistas ingleses por su buen comportamiento.

Aunque el capitán de navío Eduardo Carrasco, Comandante General de Marina y Jefe de Armas de la provincia constitucional del Callao, lo recomendara a poco de volver a Lima con los demás oficiales, Palma no obtuvo colocación hasta enero de 1856, cuando fue puesto en la Mayoría del Departamento de Marina, recibiendo en febrero nada menos que la contaduría de la corbeta de guerra "Loa", moderno vapor a hélice que solo el año anterior había sido incorporado a la Armada. A bordo del "Loa" Palma hizo algunos viajes por las costas peruana y chilena. En efecto, al sufrir un accidente el vapor inglés "Santiago", que llevaba la correspondencia a ese país, el Gobierno dispuso que el "Loa" realizara ese servicio, lo que determinó su singladura a Valparaíso con escalas en Pisco, Islay, Arica, Iquique, Cobija, Caldera, Huasco y Coquimbo. Otra comisión lo llevó a Paita, donde tuvo la oportunidad de conocer a la ya anciana Manuelita Sáenz, a quien más tarde llamaría "la libertadora del Libertador", aludiendo a su

sentimental relación con Bolívar, y trató al político ecuatoriano, asilado en ese puerto, Gabriel García Moreno. La grata vida que Palma gozó a bordo y en los pintorescos puertos del litoral, donde pasaba largas horas dedicado a la conversación y a la literatura, recibiendo repetidas muestras de la hospitalidad de los pobladores, acabó cuando el "Loa" se plegó a la revolución vivanquista iniciada en Arequipa en noviembre de 1856. Palma se contó entre los sublevados y su aventura rebelde duró algunos meses, en los cuales ocurrieron graves acontecimientos en su vida, como ser encargado, quizá por el propio Vivanco, de dirigir la comisaría de la escuadra que le era fiel, o contemplar el bombardeo de Arica por la fragata "Apurímac", o ver cómo morían unos soldados vivando a Castilla y otros a Vivanco... Por entonces, en Lambayeque, Palma se encargó ante un consejo de guerra de defender a un oficial para quien el fiscal había pedido la última pena, inédita circunstancia que le permitió iniciar con Vivanco una larga amistad. Y fue ascendido a oficial 2° del Cuerpo Político, mientras que Castilla lo daba de baja junto a los demás marinos sublevados. La aventura acabó cuando, en acción de represalia por el abordaje de un vapor inglés, la corbeta británica "Pearl" capturó sorpresivamente al "Loa" y al "Tumbes" a fines de marzo de 1857. Liberado el "Loa", el "Tumbes" quedó en rehenes junto con ambas tripulaciones. El cautiverio duró un mes y medio, durante el cual Palma fue de la opinión de resistir con honor antes que rendirse al Gobierno. Sin embargo, como los demás, finalmente tuvo que ceder y acogerse a las condiciones planteadas por el Consejo de Ministros encargado del Poder Ejecutivo. Sin duda, fue el más rotundo fracaso en su vida marinera.

Al cabo de diecisiete meses de forzado desempleo, en noviembre de 1858 Palma fue nombrado secretario de la Mayoría de Órdenes del Departamento de Marina, favorecido seguramente por el aumento de personal ligado a los planes de Castilla para invadir el Ecuador, cuyos gobernantes menoscababan la soberanía del Perú. A propósito, Palma no participó en esa expedición, error en el que incurren algunas biografías[13]. Tras cinco y medio años de servir a la patria en la Marina, Palma seguía siendo un simple oficial 3° del Cuerpo Político, verdad es que por la mala suerte que lo había acompañado como rebelde vivanquista. Sus jefes lo apreciaban, mas no pudieron lograr que el Gobierno reconociera sus servicios, así que Palma solo ascendió a oficial 2° a pesar de la formal recomendación del almirante Francisco Forcelledo.

Confeso liberal desde la adolescencia, sus vínculos con los hombres que lideraba José Gálvez Egúsquiza se hicieron muy estrechos, lo que determinó su condición de adversario radical del segundo régimen castillista. Tales vínculos y militancia política no eran ajenos al Gobierno, que lo separó del cargo administrativo que ejercía el 9 de noviembre de 1860[14]. Catorce días después fue uno de

los implicados en el frustrado asalto a la casa de Castilla que, por la vía de la fuerza, pretendieron un profundo cambio de rumbo político. A poco, buscó asilo en la legación chilena y salió exiliado hacia el país del sur cerrando un importante capítulo de su corta pero inquieta existencia. Entre el casi adolescente limeño de veinte febreros que en 1853 se hizo marino con un limitado conocimiento del país, y el hombre joven pero ya maduro que siete años después había acumulado muchas experiencias gracias a esa profesión, la distancia era grande y profunda[15].

B. 1864-1866

Después de su exilio en Chile y de retornar al Perú en octubre de 1862, Palma, sin perder su condición de oficial 2° del Cuerpo Político, fue nombrado el 14 de julio de 1864 cónsul en Belem do Pará, la gran ciudad brasileña situada en la desembocadura del Amazonas, comisión oficial que entre 1864 y 1865 le permitió viajar por la Europa monárquica, el Brasil imperial y los Estados Unidos republicanos[16]. Posteriormente, de vuelta en el país y unido a la revolución nacionalista que se agitaba contra el Gobierno del general Pezet, salvó de ser apresado en Huanchaco a bordo del vapor "Callao"[17], pero fue dado de baja (julio de 1865). Sin embargo, poco tiempo le duró la sanción pues a los tres meses fue nombrado oficial 1° del Ministerio de Guerra y Marina[18]. Es más, al triunfar el movimiento y asumir la dictadura del país el coronel Mariano Ignacio Prado, el jefe liberal José Gálvez Egúsquiza se convirtió en Secretario de Guerra y Marina y nombró a Palma (noviembre) Jefe de la Mesa de Marina de su poderoso despacho, ascendiéndolo a poco a Jefe de la Sección de Marina, en cuya condición concurrió, investido de la alta jerarquía de comisario de guerra y destacado en la oficina del telégrafo, al combate del Dos de Mayo de 1866[19]. Meses después (agosto de 1866), se le nombró profesor de Historia Militar y de Derecho Marítimo en el Colegio Naval-Militar[20]. Sin embargo, en octubre de este año nuevamente fue dado de baja por actuar políticamente en contra del régimen y, tres meses más tarde, junto a otros conspiradores, salió deportado rumbo a Panamá, destino que no alcanzó porque el grupo logró desembarcar en Guayaquil[21]. Tal fue la segunda y postrera etapa de su accidentada carrera en la Marina de Guerra peruana.

C. BALANCE MARINERO

Un balance del desempeño de Palma en la Marina siempre tendrá que destacar la importancia de este periodo de su vida, la experiencia de mundo con que se enriqueció, el temple de carácter que le produjo el contacto con realidades diversas y hombres fogueados por el trabajo a bordo, el goce de apreciar la naturaleza no siempre contenida, etc. Raúl Porras Barrenechea brinda una descarnada pintura de su servicio embarcado:

"La incorporación de Palma en la Marina y su permanencia en ella durante siete años demuestra el temple de su espíritu y su temperamento bohemio y aventurero. La vida en los buques de la Armada era de continuo sobresalto y peligro, tanto por las deficiencias técnicas de los buques y del personal, como por las bizarrías de la tripulación y las vicicitudes [sic] políticas de la época. En los buques de guerra de la Armada solo la oficialidad era peruana y los maquinistas y marineros eran un conjunto pintoresco de ingleses, españoles, portugueses, filipinos y gentes de otras nacionalidades. Los tripulantes se hallaban generalmente descontentos y en trance de sublevación"[22].

Un balance más puntual no podría pasar por alto que en aquellos primeros siete años de vida marinera Palma vio de cerca, en las Chincha, el embarque del preciado guano, base de la entonces próspera economía nacional, así como el formidable desenlace de la revolución que depuso al gobierno de Echenique al comenzar 1855, año en el cual, como los otros náufragos del "Rímac", también anduvo exhausto por los arenales de la costa de Arequipa en busca del líquido elemento; un año después se mezcló en la revolución vivanquista de la Armada, pasando momentos muy difíciles a raíz de su lealtad, y, no curado de avatares, volvió a ser parte de un frustrado hecho de fuerza, junto a su amigo José Gálvez, para ver el triunfo de los idolatrados principios liberales que profesaba. No fue pues nada quieta ni apacible su carrera marinera, no obstante lo cual Palma siempre guardó de esos años un buen y emocionado recuerdo. En efecto, Palma nunca olvidó este tramo de su vida, nada menos que el primer y fundamental escalón de su larga carrera al servicio del Estado, por ello, cuando del todo apartado de la Marina y cerca de la gloria literaria hubo que arbitrar algún calificativo para trazar su biografía, no dudó en definirse como "poeta y marino peruano"[23].

EN PRO DE LA MARINA

Como secretario personal y colaborador fiel del coronel José Balta, Palma adquirió mucho poder al convertirse este caudillo, gracias a revolución *ad hoc*, en Presidente de la República (1868-1872). Sin duda, ello y ciertos vínculos que mantenía con la selva a través de algunos marinos destacados en ese medio geográfico –a quienes había demostrado su preocupación por el progreso del Departamento Fluvial de Loreto–, como el capitán de fragata Federico Alzamora[24], fueron factores decisivos para que resultara elegido senador por esa extensa porción de la Amazonía peruana. En ejercicio de sus funciones parlamentarias, Palma, decidido partidario de premiar con largueza a los vencedores de Abtao y

el Dos de Mayo, fue autor de algunas iniciativas relacionadas con la Marina. Así, defendió póstumamente al capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes, comandante de la corbeta "América", considerado responsable de su pérdida cuando el maremoto de Arica del 13 de agosto de 1868; en compañía del senador por Huancavelica coronel Juan Salaverry, propuso incluir entre los vencedores del Dos de Mayo al capitán de navío graduado Emilio Díaz; promovió una resolución del Congreso ordenando elevar un monumento en homenaje al vicealmirante Martín Jorge Guise en el Cementerio General; y combatió decididamente el proyecto de ley que autorizaba al Gobierno a crear una Compañía Nacional de Navegación por Vapor en el Pacífico, opinión que durante la dictadura de Prado ya había expresado[25]. Junto a su interés por los temas marineros, que conocía como pocos en el Senado de la República, expresó el que le suscitaba el funcionamiento de la Biblioteca Nacional, de la cual era asiduo concurrente, incluso muchos años antes de que se le ofreciera la oportunidad de dirigirla[26]. Así, su labor parlamentaria permite reconocer la adhesión que sentía hacia ambas beneméritas instituciones, la Marina y la Biblioteca.

AMIGOS MARINOS

Ciertamente, no es posible dar razón de todos los amigos que Palma hizo en la Marina, no solo durante su época de oficial administrativo sino de ciudadano y funcionario público. Sin embargo, cabe rescatar a algunos de los más importantes.

Palma mantuvo buena correspondencia con sus jefes a bordo –el capitán de fragata Pedro José Carreño, el capitán de corbeta Carlos Castro, el teniente 1° Hercilio Cabieses y el capitán de fragata Pedro de la Haza–, así como con sus superiores en tierra, de los cuales más de uno lo recomendó: el capitán de navío Eduardo Carrasco, el contralmirante Francisco Forcelledo y el capitán de navío Antonio A. de la Haza[27].

Todo hace pensar que Palma ingresó en 1855 a la floreciente masonería peruana gracias a la estrecha amistad que mantenía con algunos marinos que integraban ciertas logias en el Callao, como Federico Fernandini, quien informó favorablemente para su incorporación a la logia Concordia Universal, la cual había surgido en 1849 por acción del grupo nombrado "Unión con la Marina peruana"[28]. Allí debió de relacionarse con Damián Alzamora, Pedro Roel, José Elcorrobarrutia, Diego y Pedro de la Haza, Juan Fanning, Amaro González Tizón, Federico Alzamora, Carlos Castro, Gaspar Zelaya, Aurelio García y García, entre otros[29].

Al alférez de fragata Mariano Adrián Vargas sin duda lo ligó estrecha relación, pues de otra forma no se explicaría la sentida poesía que escribió a la muerte de su esposa, hermana del también marino Camilo Carrillo[30].

¿Tuvo amistad con Grau? No hay evidencia suficiente, pero sin duda se conocieron y trataron pues siendo casi coetáneos –Palma solo era un año mayor– coincidieron en la aventura vivanquista de los años 1856-1858 y en la revolución nacionalista de 1865[31]. (Por cierto, Palma rindió homenaje poético a Grau a raíz de su sacrificio en Angamos, como más adelante se detalla). Igualmente, en la primera circunstancia hizo cordial amistad con Lizardo Montero, joven y audaz cabecilla de la rebelión en la Marina y también partícipe del pronunciamiento que dio paso al Dos de Mayo. Posteriormente, la política los separó. Por cierto, ocurrencias de este jaez también lo alejaron del capitán de navío Camilo N. Carrillo, partidario del Presidente Francisco García Calderón en tiempos de la Guerra del Pacífico, a quien más tarde, reconociendo sus méritos, Palma elogió cuando circunstancialmente estuvo al frente de la Sociedad Geográfica de Lima. Pero así como hubo distanciamientos, hubo amistades redobladas, cosa que ocurrió, también cuando la Guerra del Pacífico, con Aurelio García y García, colaborador y partidario de Piérola como Palma, a quien le dedicó la tradición "Bolívar y el cronista Calancha"[32].

Con el contralmirante Eduardo Carrasco tuvo amistad Palma desde la juventud, y vio en su rica biblioteca el manuscrito de "Flor de academias" con las actas de las juntas poéticas reunidas a comienzos del siglo XVIII por el virrey Marqués de Castell-dos-rius[33]. Más tarde, Carrasco, hombre realmente valioso en el historial de la Marina, favoreció al oficial 3° Palma con más de una recomendación. Seguramente tuvo en cuenta no solo el talento del poeta sino la coincidencia de ideales que mantenía con su hijo Constantino, uno de los miembros más jóvenes de la "bohemia" romántica, el cual fue guardiamarina en 1855, época en la cual ya se relacionaba con el grupo de Palma[34]. Más tarde, Palma escribió una elogiosa crítica de su traducción de "Ollantay"[35].

Con varios miembros de la familia De la Haza guardó Palma estrecha relación. Ellos fueron Antonio, Pedro y José, estos últimos destacados jefes de la marina rebelde vivanquista a la que, como hemos visto, con suma audacia se sumara el tradicionista en agraz en 1856[36].

Larga trayectoria en la Marina tuvieron, en cambio, José Manuel Marquina, quien le envió en 1892, como a Director de la Biblioteca Nacional, el diario náutico de la fragata de guerra "Amazonas" en su viaje alrededor del mundo (1856-1858), que había llevado cuando era alférez de fragata, dándole el trato de "mi antiguo compañero y amigo distinguido"[37]; el historiador Rosendo Melo, elogiado por Palma en la **Memoria** de la Sociedad Geográfica de Lima de 1900[38]; el capitán de navío Juan Salaverry, escritor aficionado que le dedicó una tradición[39]; y el contralmirante Manuel Melitón Carvajal, destacado marino que exploró los ríos amazónicos, combatió en Angamos y desempeñó numerosas comisiones de

importancia. Cuando Carvajal dirigía la Sociedad Geográfica de Lima tuvo que viajar a Europa, Palma, que le obsequiaba libros de contenido militar, asumió el cargo dada su condición de primer Vicepresidente y redactó la citada *Memoria* con abundante información sobre los ríos de la selva, su navegabilidad, exploraciones, etc.[40]

De corta trayectoria marinera, en cambio, fueron Juan de Aliaga y de la Puente, guardiamarina en un barco de guerra cuando "*dragoneaba* yo [Palma] de comisario en nuestra difunta escuadra"[41]; Wilfredo de la Puente, Conde del Portillo, nacido en España, hijo de peruano y aristócrata española, que vivió en Lima entre los 14 y los 28 años, fue oficial de la Marina de Guerra y cuando la cuestión de las Chincha obtuvo separación del servicio y se fue a Córdoba[42]; y Ramón Ribeyro, adolescente guardiamarina en el "Rímac", bisabuelo del escritor Julio Ramón y futuro político y magistrado de relieve[43].

Sin embargo, así como es justo destacar las afinidades, debo decir que con otro marino destacado, Francisco Carrasco, Palma riñó agriamente a raíz de su frustrado desempeño del consulado peruano en el Pará en 1865[44].

Hombre atento a las ocurrencias del día tanto como a los sucesos personales, a pesar de sus casi ochenta años, en 1909 estaba informado del buen estado de salud de los únicos tres contralmirantes peruanos: Manuel A. Villavicensio, Manuel Melitón Carvajal y Toribio Raygada[45]. Por entonces, la vida de la pequeña elite limeña transcurría de la mano de la comunicación y de las relaciones a menudo muy estrechas, de suerte que las familias se enteraban sin dificultad, y muchas veces sin proponérselo, de las buenas o malas noticias, especialmente si se referían a la salud.

En esta incompleta semblanza de amistades marineras hay un lugar para los extranjeros pues, sin duda, Palma conoció y mantuvo cordiales relaciones con muchos marinos de diversos países americanos y europeos. Entre ellos estuvieron el Marqués Lucifero, de la Real Marina italiana, a quien, "en respuesta a unos bellísimos versos que me dedicó", le correspondió en 1883 con "Vae victis!", sentida poesía de noble inspiración patriótica; y Antonio García, capitán del vapor "Santander" de la Compañía Transatlántica, a quien en 1895 elogió por "su caballerosidad y carácter"[46].

VIAJES Y PUERTOS

A. VIAJES

Esbozados ya los numerosos viajes que el joven marino Palma realizó por nuestro litoral, y en forma excepcional a los puertos de Guayaquil en el Ecuador y Valparaíso y otros en Chile, se impone esbozar ahora un panorama de los que hizo en el resto de su larga existencia[47].

Resultado del fracaso revolucionario ya mencionado, a fines de 1860 tuvo que alejarse a Chile, en el vapor inglés "Lima", radicándose en Valparaíso, activo puerto y centro comercial en el cual, en calidad de proscrito, multiplicó su actuación durante casi dos años, volviendo al Perú a fines de octubre de 1862 gracias a una ley de amnistía[48].

Nombrado cónsul en el Pará, al finalizar julio de 1864 inició un largo periplo que lo llevó, a través de Panamá y Saint Thomas en el Caribe, a Inglaterra y luego a Francia, desde donde excursionó a Bélgica e Italia. Después se trasladó al Brasil, donde no alcanzó a asumir su comisión y, camino de retorno, visitó los Estados Unidos. Todo ello lo obligó a realizar varias e inclusive extensas singladuras que requieren investigación particular a fin de precisar las características de las embarcaciones que tomó y de las navegaciones que ejecutaban, las escalas, los costos del pasaje, la duración de las travesías, etc., etc.[49]

Como ya he referido, a comienzos de 1867, con otros conspiradores, Palma fue deportado a Panamá, desembarcando no en ese istmo, como el Gobierno lo había dispuesto, sino en Guayaquil, donde se estableció algunos meses. El puerto le era familiar y en él, no obstante su condición de exiliado, pasó una temporada muy grata de la que da cuenta la tradición "El alma de **Tuturuto**"[50]. Antes de que terminara el año, nuevos planes revolucionarios en favor de su amigo y caudillo Balta lo obligaron a hacerse a la mar y viajar a lo largo de nuestro litoral sin duda en más de una ocasión[51].

En 1892 Palma fue nombrado representante del Perú en las celebraciones españolas del IV Centenario del Descubrimiento de América, importante comisión oficial y diplomática que lo llevó por segunda vez al Viejo Mundo, en esta oportunidad en compañía de sus menores hijos Angélica y Ricardo. El viaje de ida, en su primer tramo, hasta Panamá, en el vapor "Cachapoal", le permitió hacer escalas en Salaverry, Pacasmayo, Eten, Paita, donde desembarcaron, Guayaquil, donde fueron muy bien recibidos por viejos amigos y colegas literarios (Numa Pompilio Llona y su esposa Lastenia Larriva, entre otros), Panamá, donde se alojaron en el hotel Central y, desde luego, sufrieron los rigores del calor; de ahí



Vista parcial del Puerto del Callao en 1866. Fotografía reproducida en **Historia Marítima del Perú. La República 1850 a 1870,** vol. 1, de Fernando Romero Pintado (Lima, 1984).

pasaron a Colón para tomar el vapor "City of Pará", el cual, con escalas en Kingston (Jamaica), Jackmel (Haití) y Bridgetown (Barbados), arribó después de once tediosos días de navegación al puerto inglés de Plymouth, donde no quisieron pisar tierra, haciéndolo en cambio en el francés de Cherburgo, del cual pasaron a París en tren. El regreso, después de siete meses y medio durante los cuales Palma cumplió vastamente la misión que se le había encomendado, lo iniciaron en Barcelona con paradas en Málaga, Cádiz, San Juan de Puerto Rico, La Habana, capitales insulares éstas donde bajaron a tierra y, en la última, Palma recibió muchas atenciones de importantes escritores e intelectuales de la isla; Santiago de Cuba, La Guaira, Cartagena de Indias, Colón, Panamá y Guayaquil, antes de arribar al Callao. El periplo duró poco más de diez meses y les dio a los Palma –el casi sesentón don Ricardo y sus tiernos hijos– satisfacciones de todo género, aunque no estuvo entre estas la misma navegación, pues el mareo, por el intenso balance que a menudo hubo, les hizo sus víctimas no pocas veces. Palma sorteó la dificultad gracias a la experiencia acumulada en su tiempo de marino, y Angélica usualmente también lo hizo, en cambio Ricardito realmente la pasó muy mal[52].

B. PUERTOS

De todos los puertos peruanos que Palma conoció, ciertamente fue el Callao el más importante en su carrera e incluso en sus obras[53]. Cuando fue marino y aun después, Palma pasó algunas temporadas radicado en él. Más tarde, no le faltaron motivos para frecuentar el acogedor puerto, dejando de hacerlo solo en sus postreros años de retiro. Muestra de esos entrañables vínculos es la *Canción patriótica... en obsequio a los chalacos, que debe cantarse el 28 de julio de 1863*, escrita y publicada en momentos de notable efusión cívica estimulada por ciertas políticas extranjeras, cuyo coro reza:

"Paz! al pueblo que acata las leyes,
Gloria! al pueblo que supo jurar,
Tumba ser de tiranos y reyes
Que lo quieren sin fe dominar"[54].

Pero así como en el Callao halló muchas satisfacciones e hizo grandes amigos, también allí su hijito Cristián, de solo diez meses, falleció en 1890 víctima de la meningitis[55].

Ancón y Chorrillos también fueron puertos frecuentados por Palma, que llegó a poseer un rancho en el primero de ellos, en su condición de vecino fundador, en los áureos tiempos de Balta[56]. Pasó allí el verano de 1872, integrando el séquito de ese gobernante[57]. En Chorrillos disfrutó algunas temporadas veraniegas, como la

de 1878[58]. Paita, Islay y Arica también surgen en sus memorias como puertos especialmente queridos en su juventud marinera[59].

Sin embargo, es justo reconocer que, después del Callao, Valparaíso y Guayaquil fueron las ciudades portuarias de mayor relieve en su vida dado que en ellas residió durante largas temporadas, lo que permite comprobar su estrecho contacto con los tres mayores puertos de la costa occidental de América del Sur. En El Havre, disfrutando de la hospitalidad de su amigo Luis Benjamín Cisneros, vivió durante algunos días de 1865[60].

CALAS MARINAS Y MARINERAS EN LA LITERATURA PALMINA

A. POESÍA

El mar y la naturaleza en general fueron poderosos motivos de inspiración del romanticismo, del cual Palma fue animoso cultor durante sus primeros años. Sus compañeros de generación también sufrieron ese influjo, como Manuel Nicolás Corpancho, uno de los "bohemios" más aventajados, que publicó *Brisas del mar. Recuerdos poéticos* en 1853[61]. Así, en la temprana obra versística de Palma son frecuentes las menciones del mar y sus elementos. Desde luego, al tener un contacto casi permanente con el mar y lo marino durante siete años continuos, Palma estuvo doblemente motivado por esa inconmensurable realidad y la hizo materia de poesías que insisten en los usuales tópicos de grandeza, misterio, soledad, etc.[62]. Según Jorge Puccinelli, "hay en la existencia y en la obra poética de Palma una reiterada presencia del mar..."[63], lo que es particularmente cierto en su etapa formativa, cuando fue marino y salió del Perú proscrito, ocasión que le dio pie para escribir los sentidos versos de "Navegando":

"Parto ¡oh patria! desterrado...
De tu cielo arrebolado
Mis miradas van en pos;
Y en la estela
Que rïela
Sobre la faz de los mares,
¡Ay! envío a mis hogares
Un adiós",

y de "Lamento":

"¿Contemplaste el océano infinito?
¡Como él es la congoja en que me agito!
Acaso, acaso mi bajel zozobre,

Que es amarga la vida del proscrito
Como las ondas de la mar salobre"[64].

En efecto, a lo largo de *Armonías*, su segundo poemario, hay una profusión de motivos marinos de cuño romántico, como, en general, en toda su poesía:

> "El vaivén marinero, los celajes, el aire yodado, las tempestades, los naufragios, de sus años mozos han dejado huella imborrable y en toda circunstancia recurrirá el escritor a una imagen o a una comparación náutica: la política será revuelto y pérfido océano; la fortuna mar sin bonanza; la limeña, a quien están dedicados, en última instancia, todos sus versos, es definida como peña inconmovible que el mar acosa, y sus pasiones, a veces, son huracanes..."[65].

De este caudal poético cabe rescatar algunos versos representativos, como aquellos que dan cuenta de las fuertes impresiones ocasionadas en contacto con el mar. Ellas se expresan en "Insomnio", "Tempestad. (Romance)" y "En un naufragio. Vapor Rímac". En "Insomnio" es elocuente la carga subjetiva:

"El insomnio fatal me atormenta,
Mi cabeza ardorosa vacila,
Y a la débil, turbada pupila,
Mil fantasmas se ofrecen y mil.
De las olas al choque se mezcla,
Cual de sierpes el silvo violento,
El salvaje mujido [sic] del viento
Que estremece pasando el astil"[66].

La descripción magnificada de la naturaleza sin control prima en "Tempestad"[67], mientras que "En un naufragio. Vapor Rímac" es mayor la ficción que la realidad, salvo en las cuartetas y el soneto final:

"La nave gallarda lijera [sic] cortaba
las ondas tranquilas del diáfano mar;
blanquísimo cisne tal vez semejaba
las aguas tranquilas de un lago al rizar!

De pronto las olas con furia estridente
se elevan, y jira [sic] la nave al azar...
Resiste ¡oh mi nave! la recia rompiente...!
resiste ¡oh mi nave! los tumbos del mar!"[68]

Sin embargo, era de esperar que su sensibilidad romántica explotara la proximidad al océano para expresar sus vivencias amorosas, lo que ocurre señaladamente en "Siempre ella", suscrita "A bordo de la goleta de guerra "Libertad", 1853":

"Y heme aquí solo...! El mar, el firmamento,
La calma misteriosa me rodean,
Y tú en medio al bullicio ¿algún momento,
Alma del alma, consagraste a mí?
Mas... no estoy solo... tu recuerdo grato
Siempre acaricia enamorada el alma
Ruja la tempestad, reine la calma
Jamás... jamás me olvidaré de ti!"[69]

Desde luego, el mar y en general lo marino están presentes en su obra poética mucho más tiempo del periodo en que fue miembro activo del Cuerpo Político de la Armada[70].

Lugar especial en la poesía de Palma tienen los héroes marinos como Cristóbal Colón, objeto de un laudatorio homenaje poético[71], y sobre todo navales. En efecto, en la considerable producción versística de don Ricardo pueden hallarse composiciones dedicadas al capitán Juan Noel, comandante de la fragata de guerra "Mercedes", a cuyo naufragio no quiso sobrevivir[72], al teniente 2° Carlos de los Heros, hijo del "bohemio" Juan de los Heros, muerto en la cubierta del "Huáscar"[73], y, desde luego, a Miguel Grau, motivo y razón de este pronóstico cumplido:

"Sol de resplandor fecundo
Que nuestras pupilas hiere
Es Miguel Grau... nunca muere
El astro-rey para el mundo.
(...)
Del tiempo el giro fatal
Dará más irradiación
A tan espléndida acción,
Y del héroe la memoria
Honra será de la historia,
Gala de la tradición"[74]

A propósito, junto con Sebastián Lorente, Ricardo Rossel y Pedro Paz Soldán y Unanue, Palma integró el "jurado de literatos" que examinó y aprobó las composiciones insertas en la corona fúnebre de Grau editada por Manuel Bedoya y Acisclo Villarán en 1880[75].

B. UN PARÉNTESIS ADMINISTRATIVO

Sin embargo, no en forma literaria sino oficial y administrativa expresó Palma su mejor homenaje a los héroes navales de Angamos. Fue con motivo de la opinión que el Concejo Provincial del Callao le solicitó en 1896 sobre la inscripción del monumento que el pueblo chalaco iba a levantar a las víctimas de Angamos. Ahí Palma se manifestó contrario a inscripciones biográficas encomiásticas, pues pensaba que "la gloria se impone, no se alquitara con alegato de méritos, no se comenta ni discute". Tal ya había sido su opinión en torno al monumento a Ramón Castilla:

> "Basta a su gloria una inscripción sencilla:
> Dos palabras, no más: Ramón Castilla",

lo que reiteró en el caso de los principales héroes de la Guerra, a quienes con toda justicia unió en su parecer:

> "El contralmirante Grau, en Angamos, y el coronel Bolognesi, en Arica, dignifican la historia patria y engrandecen a la América. No necesitan otros méritos ni otra historia personal. Por brillante que esta sea, siempre será pálida ante la excelsitud de su página final".

En la misma oportunidad propuso los nombres de Elías Aguirre, Manuel Melitón Carvajal, Diego Ferré, José M. Rodríguez, Enrique Palacios, Pedro Gárezon, Ricardo Herrera y Fermín Diez Canseco, para los ocho medallones que tendría el citado monumento, y que en sendas placas especiales, que no habían sido previstas, constaran también los de otros miembros de la valerosa tripulación. Entre estos, el nombre de Juan Alfaro, contador del "Huáscar", seguramente le trajo a la memoria sus propios trajines a bordo de la "Libertad", el "Almirante Guise", el "Rímac" y el "Loa", cumpliendo similar actividad. Su opinión se sustentó en los partes oficiales, revelando así una decidida voluntad de hacer justicia a cada uno de ellos[76].

Juana Manuela Gorriti hacia 1889 tenía escritos ocho "perfiles" listos para publicar, entre ellos los de Mitre, Grau, Palma, etc.[77] Así, por obra de una escritora argentina gran amiga del Perú, Grau y Palma quedaron hermanados. Por otra parte, Grau unió a Palma con quien pronto se convertiría en su mayor detractor, Manuel González Prada, en el homenaje que el Club Literario le rindió en 1885[78].

Palma también destacó la acción del pescador y héroe chorrillano de la Independencia José Olaya[79].

C. TRADICIONES

Las tradiciones de Ricardo Palma ofrecen un importante caudal de motivos, temas, voces y personajes marinos y marineros. Cumple a la finalidad de esta exposición extraer de ellas algunos testimonios que sirvan de elocuente muestra de su amplísima riqueza.

Palma hizo memoria de muchos pasajes de su vida de marino en algunas tradiciones y relatos autobiográficos de madurez. Desde luego, esos recuerdos obedecieron a un consciente fin recreador, a dar publicidad a hechos que había protagonizado y, andando el tiempo, creyó conveniente dar a luz, como hubo otros, también importantes, que no quiso recordar, de los cuales no hay ninguna huella en toda su obra. ¿Qué recordó de su vida marinera? La goleta "Libertad" y las islas Chincha, el baile de La Victoria, el naufragio del "Rímac", Paita y Manuela Sáenz, Islay y el poeta Manuel Castillo, las visitas de Castilla a los buques de la escuadra y, en general, los momentos amables y placenteros propios de la vida de un hombre joven y, aunque sus versos digan lo contrario, bastante feliz[80].

El mar continuamente está presente en las tradiciones palminas como medio de transporte y comunicación. Sin embargo, no son pocas las de tema marinero, producto del protagonismo del mar en la historia y de las preferencias de su autor. Además, el escenario marino era propicio a la imaginación y fantasía de los jóvenes románticos, y las historias de toda laya que tenían como escenario la inmensidad oceánica constituían parte infaltable de la tradición oral de los peruanos. Palma recogió algunos de esos elementos, integrándolos en sus célebres relatos, medio históricos y en mucho literarios, ayudado sin duda por su propia experiencia marinera. Así, piratas, naufragios, motines y hechos extraordinarios se integran sin ninguna dificultad en la diversidad temática de las tradiciones, y le dan a Palma substanciosos materiales para echar al vuelo su talento recreador.

Como frecuentemente se vio en la literatura romántica, entre los temas marineros que Palma frecuentó, el de los piratas le dio tela para muchas páginas[81]. Palma, que alguna vez se llamó "pirata callejero" en alusión a su enamoradiza existencia[82], ofreció noticias de piratas en numerosas tradiciones, a menudo entre los hechos más significativos de los distintos periodos de gobierno virreinal. Tales los casos de "Un proceso contra Dios", "La emplazada" y "Los malditos", entre otras[83]. Sin embargo, en algunas desarrolló verdaderas historias de piratas o hizo de estos actores principales del relato, como ocurrió en dos de sus primeros trabajos literarios: "Lida" (más tarde "Un pirata en el Callao")[84] y "La querida del pirata", vertiendo en este último grandes dosis del romanticismo que entonces lo aquejaba:

"En el mar es donde el sentimiento del amor adquiere mayor fuerza en el corazón del hombre. ¿Quién no ha dejado en la ribera una mujer amada?
En el amor del marino hay siempre un no sé qué de religioso. El recuerdo de su bella es un talismán al que rinde un culto puro en el fondo de su alma.
Y esto se esplica [sic] fácilmente.
En el marino hablan poco los sentidos; porque se juzga más cerca de Dios que los seres que habitan las ciudades"[85].

También "El tamborcito del pirata" y, sobre todo, "Dos millones" desarrollan verdaderas historias de piratas[86].

Sin embargo, la tradición más marinera de Palma no se ocupa de los ladrones del mar seguidores de Drake, Hawkins, L'Heremite, Spitberg, Davis y tantos otros sujetos a los que la literatura y el cine nos pintan tuertos y hasta con un garfio en lugar de mano... Se trata de "El motín contra Gasca", relato en el que destacan las muchas expresiones y términos propios del arte de navegar y, en general, el conocimiento de las embarcaciones[87]. Especial relieve tienen en él las ocurrencias a bordo de la nave capitana del visitador Pedro de la Gasca durante una furiosa tormenta desatada en su viaje de Panamá a la isla de la Gorgona. En efecto, allí leemos "desatóse un atroz temporal del Norte", "amainar velas, conservando solo la del trinquete", "la marinería se echó a aflojar escotas para arriar la mayor y la mesana", "de pronto brillaron las luces sobre los masteleros y gavia. Eran las luces o fuegos de San Telmo, anunciadores de que la tempestad iba a cesar"[88]. Cabe pensar que en esta tradición Palma hubiera deseado exhibir sus conocimientos marineros, aunque la fuente declarada sea el cronista Juan Calvete de la Estrella.

Puede decirse que las tradiciones de tema marinero ofrecen siempre una historia romántica no libre de tragedia, una explosión y consiguiente naufragio, un motín a bordo, un combate naval con navíos piratas, etc. Tal es el caso de "El traquido de la capitana", "El Gran Poder de Dios", "Los jamones de la Madre de Dios" o "El primer buque de vapor", entre otras[89].

D. MARINERISMOS Y PERUANISMOS

Un tema que solicita estudio especializado es el de las expresiones marineras empleadas por Palma[90]. En las tradiciones, cómo no, cabe hallarlas con presencia más o menos destacada, a propósito de hechos ocurridos en el espacio océanico u otro cualquiera, señal de su empleo corriente en el lenguaje coloquial, como lo prueban los anteriores y siguientes ejemplos:

"Nuestro artista era de un geniazo **más atufado que el mar** cuando le duele la barriga y le entran retortijones" ("El Cristo de la Agonía");
"...no se estilaba que los novios desapareciesen, **como por escotillón**, para ir a dar el primer mordisco al pan de la boda..." ("Una moda que no cundió");
"...más tremendo enemigo que aquel morazo **como un trinquete**..."("Glorias del cigarro", V);
"el [defecto] de doña Catalina era tener dislocada una pierna, lo que al andar la daba el **aire de goleta balanceada por mar boba**" ("Dos palomitas sin hiel");
"...y la conjuración iba **viento en popa**" ("Cosas tiene el rey cristiano que parecen de pagano");
"...que dormía entre sábanas de jerga y que de cada azotaina que se arrimaba en el **caramanchel** de popa sacaba del purgatorio un celemín de ánimas benditas" (*loc. cit.*);
"El virrey, que no era hombre de dejarse ensalivar la oreja y que no se andaba por caballete de tejado, dijo para su capisayo:
--**¡Orza, orza de buen grado, bergantín empavesado!**" ("Pasquín y contrapasquín");
"Dime, ¿qué lado es el que me corresponde ocupar en la cama? **¿El de babor o el de estribor?**", le pregunta una mujer recién casada a su marido marinero ("Coronguinos");
"...en los meses en que se efectúa la braveza del mar que los náuticos llaman **el cordonazo de San Francisco**, las olas del Callao se alborotaron furiosamente..." ("Historia de unas columnas"); y
"**- ¡Ah de proa! Arriba la jente [sic]!**
- Una vela!
- Zafarrancho de combate!" ("La querida del pirata")[91].

Palma, que también tuvo afanes filológicos y lexicográficos, incluyó algunos términos marinos en sus obras *ad hoc Neologismos y americanismos* (1896) y *Dos mil setecientas voces que hacen falta en el* **Diccionario**. *Papeletas lexicográficas* (1903). Por esta última nos enteramos que "cachucho" era el nombre de una pequeña embarcación de pescadores, y que "chata" se llamaba una especie de balsa propia de algunos puertos de América[92]. Ya en 1885 había publicado "*Callao* y *chalaco*", estudio etimológico elaborado a solicitud de los diarios *El País* y *El Callao* cuando se puso sobre el tapete esclarecer el origen de esas voces[93].

REMATE Y SALDO

Una mirada completa sobre los diversos asuntos que abarca el tema de esta exposición, cuyo título "Palma, la marina y el mar" apenas sugiere la variedad de su contenido, solo puede confirmar los estrechos vínculos de nuestro escritor con el mar y la institución naval peruana, así como las muchas entradas que tanto su vida como su obra nos brindan para esbozar este intento de reconstrucción nacido del legítimo propósito de hacerlos evidentes[94]. Cumple al historiador la noble tarea de recordar siempre, de luchar contra el suicida olvido, de sacar a luz trayectorias como la de Palma, marino y poeta, pues también de memorias se nutren los pueblos.

NOTAS

1. Aurelio Miró Quesada S., en "Apuntes para una historia de la conciencia marina en el Perú", ha trazado un panorama del papel protagónico del mar en la vida peruana desde el siglo XVI.

2. Como las de cualquier persona que requería desplazarse a lo largo de la costa, incluso para alcanzar después un destino serrano, o realizar un viaje a Europa, los Estados Unidos, el Brasil, Chile, la República Argentina, el Ecuador, etc. Solo un viaje a Bolivia, si se empleaba la fatigosa e infrecuentada ruta del interior y del altiplano, podía prescindir del espacio marítimo, pues también ese hermano país, hasta 1879, contó con litoral y puertos.

3. Cf. **Tradiciones peruanas completas** (en adelante **TPC**), pp. 1113-14. Palma equivoca la cronología: el suceso recordado en la tradición "El godo Maroto" —el frustrado desembarco, por orden del Presidente Castilla, del militar español Rafael Maroto— debió de ocurrir en nov. 1846 (cf. **El Correo Peruano** [Lima], 6 dic. 1846, p. 1, col. 2, y eds. ss., referidas a su arribo a Chile).

4. Cf. Holguín Callo. **Tiempos de infancia y bohemia. Ricardo Palma (1833-1860)**, p. 458.

5. La carrera marinera de Palma ha sido abordada en forma concreta por Héctor López Martínez en "Ricardo Palma, oficial de Marina", Manuel Zanutelli Rosas en "Ricardo Palma y la Marina", y Carlos Zúñiga Segura en **Ricardo Palma en la Marina de Guerra del Perú**. Los dos primeros ensayos me facilitaron la pesquisa documental para plasmar el desarrollo completo de su trayectoria en **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., cap. VII "El oficial del Cuerpo Político de la Armada" (pp. 453-539), donde he historiado detenidamente su actividad de marino entre 1853 y 1860 en los siguientes subcapítulos: 1. Un precoz y supuesto ensayo burocrático; 2. Nombramiento y valedores; 3. La goleta de guerra "Libertad"; 4. Un amanuense de confianza; 5. El vapor de guerra "Rímac"; 6. Naufragio, odisea y salvamento; 7. Polémica y absolución; 8. El vapor de guerra "Loa"; 9. Revolución y crisis; y 10. Los infortunios de un secretario. El sustento documental de este tema, apenas esbozado en el presente acápite, se halla citado en forma detallada en dicho capítulo. Por lo mismo, en esta parte solo se ofrecen unas pocas referencias a fin de no multiplicar innecesariamente las notas.

6. Cf. "Palma periodista", p. 8.

7. Por ejemplo, el muy ingrato malestar del mareo lo acompañó a menudo: "Los ocho años que pasé en el mar los pasé mareado". (cf. Miró: **Don Ricardo Palma, el patriarca de las tradiciones**, p. 53).

8. Cf. Holguín Callo. **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 186-91 y 463, entre otras.

9. Cf. *ibíd.*, p. 467.

10. Cf. *loc. cit.* El uso del uniforme era obligatorio y se penaba a los infractores. El difundido retrato de Palma supuestamente vestido de marino es de 1864-1865, pues en él luce uniforme de cónsul peruano (cf. *ibíd.*, p. 53, nota 143).

11. Cf. Witt. **Diario 1824-1890. Un testimonio personal sobre el Perú del siglo XIX**, II, pp. 111 y 115.

12. Cf. **El Comercio** (Lima), 17 oct. 1853, 4266, p. 2, col. 5; Basadre. **Historia de la República del Perú. 1822-1933**, IV, p. 78; Holguín Callo. **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 473-75; y Palma: "El baile de La Victoria. (Reminiscencias)", en **TPC** cit., pp. 1124-30.

13. Igualmente fantasioso es que Palma haya estado a bordo de la fragata "Mercedes" la víspera de su naufragio (cf. Holguín Callo: *op. cit.*, pp. 483-84, nota 113).

14. Además, Palma se había atrevido a cuestionar veladamente, en un suelto de crónica salido en **La Revista de Lima**, la diligencia de las autoridades navales en el rescate de la fragata "Callao", ex "Apurímac", sumergida en aguas chalacas a raíz de un accidente (cf. *ibíd.*, p. 537).

15. Cf. *ibíd.*, pp. 633-44.

16. Cf. Holguín Callo: "Palma, cónsul en el Pará", *pássim*.

17. Cf. Diario **"El Comercio"** (Lima), 10 jul. 1865, 8685, p. 3, col. 1. El capitán del vapor, M. Watson, alegando la inmunidad de la nave, impidió que un comandante leal al Gobierno desembarcara por la fuerza al coronel Noya y a Palma.

18. Al parecer, ello fue obra del Gobierno en campaña del segundo Vicepresidente de la República, general Pedro Diez Canseco, durante la guerra civil desatada para derrocar a Pezet (cf. Palma: *Sobre observaciones del Ejecutivo a una resolución del Congreso*, p. 7).

19. Ese destaque habría evitado su prematuro final en la torre de La Merced, cuya voladura durante el combate ocasionó la muerte de Gálvez y muchos más (cf. Palma: "Autobiografía"; y A. Palma: **Ricardo Palma**, pp. 57-58). Como Jefe de la Mesa de Marina, suscribió la "Relación de los jefes y oficiales de la escuadra, que concurrieron al combate de Abtao" (Lima, 15 mar. 1866); y, como Jefe de la Sección de Marina, varias relaciones de combatientes del Callao (Lima, 15 y 27 may., y 1° jun. 1866) (cf. **El Peruano** [Lima], 17 mar. 1866, p. 105, cols. 1-2; 18 may., 43, pp. 161-63; 2 jun., 50, p. 198, col. 2; 4 jun., p. 204, 51, col. 3; y 6 jun., 52, p. 207, col. 3, y p. 208, cols. 1-2).

20. Cf. López Martínez: "El profesor Ricardo Palma".

21. Cf. *loc. cit.*; y Holguín Callo: "Palma, el Ecuador y los ecuatorianos", p. 88. La carta que en jul. 1866, ejerciendo la jefatura de la Sección de Marina, dirigió al marino Federico Alzamora, residente en Iquitos, revela el interés que le merecía el progreso del Departamento Fluvial de Loreto, entregado en gran parte a la Marina de Guerra, pero también el descontento que sentía por la marcha de la institución (cf. Palma: **Epistolario**, I, pp. 35-37).

22. Cf. "Palma periodista", p. 9.

23. Cf. Cortés: **Diccionario biográfico americano** (1875), p. 367. Posteriormente, el mismo Palma se presentó en una tradición ambientada hacia 1856 como "marino y poeta" (cf. "*La Protectora* y *la Libertadora*", II ['Doña Manuela Sáenz'], en **TPC** cit., p. 1132).

24. Cf. **Epistolario**, I, pp. 35-37. Alzamora ejerció importantes jefaturas navales en Loreto, como la Mayoría de Órdenes y la misma Comandancia General (cf. **El Peruano** [Lima], 16 ago. 1865, p. 26, cols. 2-3).

25. Cf. Ayarza: **Reseña histórica del Senado del Perú**, p. 19 de la 2ª numeración; Basadre: **Historia de la República del Perú**... cit., VI, pp. 119-20; Biblioteca Nacional del Perú: *Ricardo Palma 1833-1983*, pp. 24-25; y Miró: *Don Ricardo Palma*... cit., pp. 100-02). Basadre lamenta que no se formara, como en Chile, "una vigorosa, activa y eficiente compañía de vapores nacional" (cf. *op. cit.*, VI, p. 216).

26. Cf. Biblioteca Nacional del Perú: *op. cit.*, p. 25.

27. Cf. Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 453-539 (cap. VII "El oficial del Cuerpo Político de la Armada"), *pássim*.

28. La iniciación de Palma fue el 4 jul. 1855; Fernandini lo había recomendado por escrito el 12 jun., dato que agradezco a Manuel Zanutelli Rosas (cf. Zanutelli Rosas: **Concordia Universal. (Cien años de historia de una logia)**, pp. 37-43).

29. Cf. *ibíd.*, *pássim*.

30. Cf. Holguín Callo: *op. cit.*, p. 471.

31. Otro punto de convergencia fue el poeta español Fernando Velarde, uno de los mentores de la "bohemia" romántica a la que Palma perteneció, y, concurrentemente, profesor de Grau en un colegio limeño entre 1853 y 1854 (cf. *ibíd.*, pp. 147-49; y Ortiz Sotelo: **El almirante Miguel Grau (1834-1879), una aproximación biográfica**, p. 42).

32. Cf. Holguín Callo: *op. cit.*, pp. 507 y 517 y ss.; y Palma: **Cartas inéditas de don Ricardo Palma, p. 61; Memoria que, en la última sesión de 1900, presenta a la Sociedad Geográfica de Lima su Vicepresidente don Ricardo Palma**, p. 19; y **TPC** cit., pp. 1015-18. Sabido es que Grau, Montero, Carrillo y García y García, junto a Luis Germán Astete, a quien de seguro también trató Palma, contemporáneos todos ellos, figuran entre los más destacados oficiales de la Marina peruana del siglo XIX (cf. *v. gr.* Palacios Rodríguez: "El quehacer político y su influencia en la Armada: la generación de marinos de la Guerra con Chile. Notas para una interpretación histórico-política").

33. Cf. Palma: **TPC** cit., p. 478.

34. Cf. *ibíd.*, p. 1314.

35. Cf. *ibíd.*, pp. 1469-71.

36. Cf. Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 524 y ss.; y Zanutelli Rosas: "Una familia de linaje marinero".

37. Cf. Marquina: "Diario del viaje alrededor del mundo de la fragata de guerra a hélice 'Amazonas' de 33 cañones, llevado por el alférez de fragata don José Manuel Marquina", p. 219.

38. Cf. **Memoria que, en la última sesión de 1900**... cit., p. 14.

39. Cf. "El taco favorito de Bolívar. (Al tradicionista don Ricardo Palma)".

40. Cf. *op. cit.*, *pássim*. Véase también Palma: **Epistolario**, II, p. 357; y Bákula Patiño: "Un nuevo impreso de don Ricardo Palma: la **Memoria** de la Sociedad Geográfica de Lima de 1900".

41. Cf. **TPC** cit., p. 873.

42. Cf. *ibíd.*, pp. 1333-34.

43. Cf. Melo: **Historia de la Marina del Perú**, I, p. 211; y Ribeyro: "De *Autobiografía*. Ancestros", p. 226.

44. Cf. Holguín Callo: "Palma, cónsul en el Pará", p. 98.

45. Cf. Palma: **Cartas indiscretas**, p. 51.

46. Cf. Palma: **Poesías** (1887), pp. 470-73; y **Epistolario**, I, p. 382.

47. En "Ricardo Palma y los viajes" ha trazado Estuardo Núñez un panorama general de esa materia, aunque no libre de algunas inexactitudes.

48. Cf. **El Comercio** (Lima), 27 oct. 1862; Feliú Cruz: *En torno de Ricardo Palma*, I (*La estancia en Chile*), *pássim*; y Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., p. 642.

49. Cf. Holguín Callo: "Palma, cónsul en el Pará", *pássim*, donde he reconstruido algunos tramos.

50. Cf. Holguín Callo: "Palma, el Ecuador y los ecuatorianos", pp. 90-91.

51. Así, el 14 oct. 1867, en el vapor de la carrera, llegó a Huacho en compañía del coronel Juan Espinosa (cf. Raimondi: **Apreciaciones personales. Cartas a Miguel Colunga (1859-1868)**, p. 164).

52. Cf. Palma: **Cartas a Cristina de su esposo Ricardo Palma**, *pássim*; y **Ricardo Palma, corresponsal de El Comercio**, *pássim*. El viaje se inició en el Callao el 26 jul. 1892 y terminó allí mismo los primeros días de jun. 1893. Además puede verse Bernabeu Albert: **Ricardo Palma**.

53. Cf. Ángeles Caballero: "Dos temas en las tradiciones de Palma" (uno de ellos el Callao).

54. Cf. Feliú Cruz: *En torno de Ricardo Palma*, II (*Ensayo crítico-bibliográfico*), pp. 38-39; y Miró: **Don Ricardo Palma**... cit., pp. 76-77.

55. Cf. Palma: **Epistolario**, I, p. 216; y Zanutelli Rosas: "Ricardo Palma y el Callao".

56. Cf. Neuhaus Rizo-Patrón: "La política y los veraneos anconeros de Ricardo Palma".

57. Cf. Palma: **Epistolario**, I, pp. 12-13.

58. Cf. Puccinelli: "Palma, el mar y Miraflores", p. 25.

59. Cf. Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 509 y 512-15; y Miró Quesada S.: "Paita en las tradiciones".

60. Cf. Holguín Callo: "Palma, cónsul en el Pará", p. 92.

61. Cf. Alva Herrera: "La poesía del mar en el Perú"; y Tamayo Vargas: "El mar en la poesía peruana".

62. Palma escribió no pocas versadas a bordo de las embarcaciones en que estuvo destacado, como se puede comprobar en Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 230 y ss.

63. Cf. "Palma, el mar y Miraflores", p. 21.

64. Cf. **Armonías**, pp. 9 y 21, respec.

65. Cf. Puccinelli: *op. cit.*, p. 24.

66. Cf. **Poesías** (1855), pp. 49-50. Se compone de seis octavas datadas "en el mar, 1853".

67. Se publicó, suscrita "a bordo del bergantín goleta de guerra Libertad", en **El Heraldo de Lima** (Lima), 16 feb. 1854, 2, p. 4, col. 5, sec. "Literatura".

68. Datado en 1855, apareció en **El Constitucional** (Lima), 19 jun. 1858, 63, p. 252, cols. 1-2, "Sección literaria".

69. Cf. **El Heraldo de Lima** (Lima), 16 feb. 1854, 2, p. 4, col. 5, sec. "Literatura"; y **Poesías** (1855), pp. 25-26, versión por la que cito. Ha sido asociada a la supuesta ruptura amorosa que lo determinó a embarcarse para salir de Lima (cf. A. Palma: **Ricardo Palma**, p. 23).

70. Así, en los "*Cantarcillos*" "Amor interesado", "Bienes y males" y "Paciencia y barajar", o en "Barcarola", traducción del italiano (cf. *Poesías* [1887], pp. 234-38, 259 y 362-63).

71. Cf. "A Cristóbal Colón" (1854), en *Poesías* (1855), pp. 12-14.

72. Cf. Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 229-30.

73. Cf. "A Juan de los Heros", en **Poesías** (1887), pp. 466-67.

74. Cf. "Hoja de laurel", en Bedoya y Villarán: **Corona fúnebre del contra-almirante don Miguel Grau**, p. 8. No fue esta la única vez que Palma cantó en versos la gesta de Angamos, referida también en "Francisco Bolognesi", poesía patriótica y revanchista motivada por "La respuesta", pintura histórica de Juan O. Lepiani (cf. **Filigranas**, pp. 33-34).

75. Cf. **Los editores**: "Dos palabras", en Bedoya y Villarán: *op. cit.*, p. iii.

76. Agradezco al maestro José Agustín de la Puente la noticia de este documento, empleado ya por Carlos Zúñiga Segura en su opúsculo **Ricardo Palma en la Marina de Guerra del Perú**. El original debe de hallarse en el archivo de la Municipalidad del Callao. Basadre relata la génesis e inauguración del monumento, el 21 nov. 1897, en **Historia de la República del Perú**... cit., X, pp. 255-57. Diez años después, en 1906, Palma puso por escrito su opinión sobre el monumento al general San Martín (cf. *Apéndice a mis últimas tradiciones peruanas*, pp. 195-99).

77. Cf. Palma: **Epistolario**, II, p. 182.

78. Cf. Feliú Cruz: **En torno de Ricardo Palma**, II, pp. 248-49.

79. Cf. "José Olaya" (1867).

80. Cf. Holguín Callo: **Tiempos de infancia y bohemia**... cit., pp. 470, 473-75, 490-93, 513-16, entre otras.

81. Cf. Núñez: "Corsarios y piratas en las tradiciones de Ricardo Palma".

82. Cf. "Mi parte de matrimonio", en *Poesías* (1887), p. 443.

83. Cf. **TPC** cit., pp. 475-80, 470-74 y 236-39, respec.

84. Cf. Compton: **La trayectoria de las primeras tradiciones de Ricardo Palma**, pp. 35-65.

85. Cf. *ibíd.*, pp. 90-91.

86. Cf. **TPC** cit., pp. 273-77 y 1031-34, respec.

87. Cf. *ibíd.*, pp. 114-15.

88. Cf. *loc. cit.*

89. Cf. *ibíd.*, pp. 345-47, 935-36, 989-91 y 1051-53, respec.

90. Algunas han sido recogidas por Arora en *Proverbial comparisons in Ricardo Palma's* **Tradiciones peruanas.**

91. Cf. **TPC** cit., pp. 449, 925, 1442, 289, 826, 829, 137, 1144, 121, y Compton: **La trayectoria**... cit., p. 91, respec. Los subrayados no son originales, salvo "caramanchel" y "cordonazo de San Francisco".

92. Cf. **Dos mil setecientas voces que hacen falta en el Diccionario**... cit., pp. 39 y 67, respec.

93. Cf. **TPC** cit., pp. 1159-63.

94. Tema que requiere investigación *ad hoc* es el interés de Palma en la bibliografía y la documentación marítima y naval, así como la presencia de estos fondos en las colecciones de la Biblioteca Nacional del Perú que dirigió entre 1883 y 1912. Señal de ese interés es la nota que escribió en el "Derrotero general del Mar del Sur" del capitán Manuel Joseph Hurtado, guardado en aquel repositorio: "En esta punta de San Juan naufragó el vapor de guerra 'Rímac' el 1° de marzo de 1855, fue de los náufragos R. Palma" (cf. Hurtado: **Derrotero general del Mar del Sur del capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el capitán Manuel Joseph Hurtado en el puerto del Callao. Año de 1730**, fol. 94v; y Buse de la Guerra: "Una joya cartográfica del siglo XVIII", p. 121).

BIBLIOGRAFÍA

- Alva Herrera, Horacio. "La poesía del mar en el Perú", en **Revista Universitaria** (Trujillo, 1959), 15-16, pp. 55-113.

- Ángeles Caballero, César A. "Dos temas en las tradiciones de Palma", en **Ojo** (Lima), 11 ene. 1977, p. 11. Inc. 'El Callao en las *Trradiciones* [sic] *peruanas*'.

- Arora, Shirley L. **Proverbial comparisons in Ricardo Palma's Tradiciones peruanas**. Berkeley y Los Angeles: University of California Press, 1966.

- Ayarza, Víctor E. **Reseña histórica del Senado del Perú**. Lima: Imp. Torres Aguirre, 1921.

- Bákula Patiño, Juan Miguel. "Un nuevo impreso de don Ricardo Palma: la *Memoria* de la Sociedad Geográfica de Lima de 1900", en **Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima** (Lima, 1960), 77, pp. 15-19.

- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú. 1822-1933**. Lima: Editorial Universitaria, (1968)-1970. 6ª ed. 17 vols.

- Bedoya, Manuel y Villarán, Acisclo (eds.). **Corona fúnebre del contra-almirante don Miguel Grau**. Lima: Imp. de "El Comercio", 1880.

- Bernabeu Albert, Salvador. **Ricardo Palma**. Madrid: Ayuntamiento de Madrid e Instituto de Estudios Madrileños, 1987.

- Biblioteca Nacional del Perú. **Ricardo Palma 1833-1983. Exposición-homenaje en el sesquicentenario de su nacimiento y en el centenario de la reconstrucción de la Biblioteca Nacional**. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1983.

- Buse de la Guerra, Hermann. "Una joya cartográfica del siglo XVIII", en **Scientia et Praxis** (Lima, 1977), 12, pp. 116-25.

- Compton, Merlin D. (comp.). **La trayectoria de las primeras tradiciones de Ricardo Palma**. Providence, R. I.: Textos del V Centenario, 1989.

- Corpancho, Manuel Nicolás. **Brisas del mar, recuerdos poéticos**. Lima: Tip. del Mensajero, 1853.

- Cortés, José Domingo. **Diccionario biográfico americano**. París: Tip. Lahure, 1875.

- Feliú Cruz, Guillermo. **En torno de Ricardo Palma**. Santiago de Chile: Prensas de la Universidad de Chile e Imp. "La Ilustración", 1933. 2 vols. (**I La estancia en Chile y II Ensayo crítico-bibliográfico**).

- Holguín Callo, Oswaldo. "Palma, cónsul en el Pará", en **Boletín de la Academia Peruana de la Lengua** (Lima, 1983), nueva época, 18, pp. 73-120.

- —— "Ricardo Palma, el Ecuador y los ecuatorianos", en **Páginas sobre Ricardo Palma (vida y obra)**. Lima: Universidad Ricardo Palma, 2001, pp. 81-99.

- —— **Tiempos de infancia y bohemia. Ricardo Palma (1833-1860)**. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994.

- Hurtado, Manuel Joseph. **Derrotero general del Mar del Sur del capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el capitán Manuel Joseph Hurtado en el puerto del Callao. Año de 1730.** Edición y estudio preliminar [del] capitán de fragata Jorge Ortiz Sotelo. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 1993.

- Hurtado de Mendoza, Pedro: ver Hurtado, Manuel Joseph.

- López Martínez, Héctor: "El profesor Ricardo Palma", en **El Comercio**. Lima, 16 set. 1983, p. A-2.

- —— "Ricardo Palma, oficial de Marina", en **El Comercio**. Lima, 8 jun. 1986, suplto. *Dominical*, p. 7.

- **Los editores**: "Dos palabras", en Bedoya y Villarán. **Corona fúnebre del contra-almirante don Miguel Grau** cit. supra, p. iii.

- Marquina, José Manuel. "Diario del viaje alrededor del mundo de la fragata de guerra a hélice 'Amazonas' de 33 cañones, llevado por el alférez de fragata don José Manuel Marquina", en **Revista Histórica**. Lima, 1978, 31, p. 219-28 + pleg.

- Melo, Rosendo. **Historia de la Marina del Perú**. Lima: Sociedad Geográfica de Lima, 1907. Vol. I.

- Miró, César. **Don Ricardo Palma, el patriarca de las tradiciones**. Buenos Aires: Editorial Losada, 1953.

- Miró Quesada S., Aurelio: "Apuntes para una historia de la conciencia marina en el Perú", en **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, ene.-jun. 1978, 1, pp. 37-48; y **Nuevos temas peruanos**. Lima: Talls. Gráficos P. L. Villanueva S. A., 1982, pp. 109-24.

- —— "Paita en las tradiciones", en **Piura en las tradiciones de Palma**. Lima: Universidad de Piura, 1973, pp. 26-32.

- Neuhaus Rizo Patrón, Carlos. "La política y los veraneos anconeros de Ricardo Palma", en **Navegando entre el Perú y Ancón**. Lima: Tarea Asociación Gráfica Educativa, 1998, pp. 81-85.

- Núñez, Estuardo. "Corsarios y piratas en las tradiciones de Ricardo Palma", en **El Comercio** Lima, 6 feb. 1983, suplto. *Dominical*, pp. 9 y 12.

- —— "Ricardo Palma y los viajes", en **La imagen del mundo en la literatura peruana**. (Segunda edición con ampliaciones). Lima: Banco Central de Reserva del Perú, 1989, pp. 113-25.

- Ortiz Sotelo, Jorge. **El almirante Miguel Grau (1834-1879), una aproximación biográfica**. Piura y Lima: Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1999.

- Palacios Rodríguez, Raúl. "El quehacer político y su influencia en la Armada: la generación de marinos de la Guerra con Chile. Notas para una interpretación histórico-política", en **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**, Lima, 1983-1986, 6-7, pp. 51-74.

- Palma, Angélica. **Ricardo Palma**. Buenos Aires: Ediciones Argentinas "Cóndor", 1933.

- Palma, Ricardo. **Apéndice a mis últimas tradiciones peruanas**. Barcelona: Tip. de la Casa Editorial Maucci, (1910?).

- —— **Armonías. Libro de un desterrado**. París y México: Lib. de la Vda. de Ch. Bouret, 1912.

- —— "Autobiografía", en **Las mejores tradiciones peruanas**. Barcelona: Casa Editorial Maucci, [1917?], pp. 8-9.

- —— **Cartas a Cristina de su esposo Ricardo Palma**. Prólogo de Estuardo Núñez... Miraflores. Lima: Municipalidad de Miraflores y Patronato de la Casa de Ricardo Palma, 1992.

- —— **Cartas indiscretas**. Comentadas por César Miró. Lima: Francisco Moncloa Editores, 1969.

- —— **Cartas inéditas de don Ricardo Palma**. Introducción y notas de Rubén Vargas Ugarte, S. J. Lima: Carlos Milla Batres, 1964.

- —— **Dos mil setecientas voces que hacen falta en el Diccionario. Papeletas lexicográficas**. Lima: Imp. La Industria, 1903.

- —— **Epistolario**. Lima: Editorial Cultura Antártica, 1949. 2 vols.

- —— **Filigranas**, por Ricardo Palma. **Aguinaldo a mis amigos. Lima, 1° de enero de 1892**. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1997. Ed. fac.

- —— "José Olaya", en **La Revista de Buenos Aires**. Buenos Aires, 1867, 14, pp. 101-09.

- —— **Memoria que, en la última sesión de 1900, presenta a la Sociedad Geográfica de Lima su Vicepresidente don ...** Lima: Imp. San Pedro, (1900?). Datada en Lima el 27 dic. 1900.

- ——- "Neologismos y americanismos", en **Recuerdos de España, precedidos de La bohemia de mi tiempo**. Lima: Imp. La Industria, 1899, pp. 223-309.

- —— **Poesías**. Lima: Imp. de J. M. Masías, 1855.

- —— **Poesías de Ricardo Palma. Juvenilia. Armonías. Cantarcillos. Pasionarias. Traducciones. Verbos y gerundios**. Nieblas. Lima: Imp. de Torres Aguirre, 1887.

- —— **Ricardo Palma, corresponsal de El Comercio**. Introducción [por] Aurelio Miró Quesada S. Recopilación: Héctor López Martínez. Lima: Diario "El Comercio", 1991.

- —— **Sobre observaciones del Ejecutivo a una resolución del Congreso**. Lima: Imp. y Lib. de San Pedro, 1904.

- —— **Tradiciones peruanas completas**. Edición y prólogo de Edith Palma... Madrid: Aguilar, 1964. 5ª ed.

- —— ver Compton, Merlin D.

- Porras Barrenechea, Raúl. "Palma periodista", en **Ricardo Palma**. Lima: Universidad Ricardo Palma, 1983, 6, pp. 5-30.

- Puccinelli, Jorge. "Palma, el mar y Miraflores", en **Fanal**. Lima, 1957, 13: 50, pp. 21-27.

- Raimondi, Antonio. **Apreciaciones personales. Cartas a Miguel Colunga (1859-1868)**. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1991.

- Ribeyro, Julio Ramón. "De *Autobiografía*. Ancestros", en **Antología personal**. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1994, pp. 223-34.

- Salaverry, Juan. "El taco favorito de Bolívar. (Al tradicionista don Ricardo Palma)", en **El Ateneo de Lima** (Lima, 1887), 4, pp. 372-76; y Núñez, Estuardo (comp.). **Los tradicionistas peruanos**. Lima: Editorial Laberintos S. A. C., 2001, pp. 165-72.

- Tamayo Vargas, Augusto: "El mar en la poesía peruana", en **San Marcos**. Lima, jun.-ago. 1968, 2ª época, 9, pp. 119-35.

- Valdizán Gamio, José. **Tradiciones navales peruanas**. Lima: Ministerio de Marina, 1966 y 1969. 2 vols.

- Villarán, Acisclo. ver Bedoya, Manuel.

- Witt, Heinrich. **Diario 1824-1890. Un testimonio personal sobre el Perú del siglo XIX**. Lima: Banco Mercantil, 1992 (i. e. 1993). Vol. II (*1843-1847*).

- Zanutelli Rosas, Manuel. **Concordia Universal. (Cien años de historia de una logia)**. Callao: Concordia Universal Ediciones, 1996.

- —— "Una familia de linaje marinero", en **Revista de Marina**. La Punta, Callao, may.-jun. 1985, 374, pp. 237-45.

Sobre los De la Haza.

- —— "Ricardo Palma y el Callao", en **La Prensa**. Lima: Diario "La Prensa", 18 oct. 1982, p. 10.

- —— "Ricardo Palma y la Marina", en **Revista de Marina**. La Punta, Callao, mar.-abr. 1984, 372, pp. 224-30.

- Zúñiga Segura, Carlos. **Ricardo Palma en la Marina de Guerra del Perú**. Callao: Marina de Guerra del Perú / Comandancia General de Zonas Navales, 1993.

Discurso de recepción del Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez

Manuel Ricardo Palma, desde muy joven, alentó el propósito de convertirse en servidor de la Patria a través del Estado. Una de sus importantes razones fue la de ser poseedor de honradez, capacidad, talento y cultura para desempeñarse en el cargo que se le confiase.

Así fue como atenuó su temprana afición al periodismo y entonces se inclinó por la profesión militar. Por fortuna existían en el Ejército y en la Armada unas dependencias que congregaban a civiles asimilados para tareas de contabilidad que, entre otras ventajas concedían a estos empleados el uso del uniforme oficial.

Y así, entonces, Palma, en el año 1853 se convirtió en miembro del cuerpo político de la Armada. Es cierto que Palma quiso pertenecer a la Marina para lograrse un empleo y una mejor posición social, antes que para cumplir ampliamente ese género de vocación. Llegó al Grado de Oficial Tercero, el de mejor categoría, del Cuerpo Político de la Armada, entidad que reunía a los contadores de la institución, grado que alcanzó en 1853 siendo presidente José Rufino Echenique y el general Alejandro Deustua Comandante General de la Marina.

El uso del uniforme era obligatorio, existe una fotografía del Palma supuestamente vestido de marino que es posterior (1864-1865), pues el uniforme que luce es el de Cónsul del Perú, vigente en esa época. Palma, destacado hasta el año 1854 a bordo de la goleta de guerra "Libertad" fondeada en las islas de Chincha para supervisar el orden allí, fue trasladado, después de un corto lapso de servicio,

a pedido de Palma, a la secretaría del nuevo Ministro de Guerra y Marina general Antonio Gutiérrez de la Fuente, en el Callao, pero logró afianzarse en el Ministerio de Justicia y Culto e Instrucción, como hombre defensor del Presidente Echenique por lo que se conjetura que fue allí, para escribir en favor del gobierno debido a su destreza en el manejo de la pluma.

Esta ventajosa ubicación, menos de un año, después de su regreso a la capital, Palma concluyó laborando en la Comandancia General de la Marina. No tuvo éxito el pedido de ascenso promovido por el expresidente de la República General de División Francisco Vidal en beneficio de Palma y éste quedó agregado a la tesorería del Callao. Después tuvo que embarcarse en el bergantín de guerra "Almirante Guise", buque de vela y en malas condiciones, cuya tripulación se sublevó, pero la parte leal de la dotación, casi exclusivamente oficiales dentro de los cuales estuvo él, le sirvió para conocer el rudo lenguaje de la guerra, en medio de tantas sublevaciones.

Todo este inicial atisbo de la trayectoria de parte de la vida de Palma en la Armada intenta presidir las excelentes narraciones con las que nos ha deleitado el distinguido historiador Oswaldo Holguín Callo, narraciones dentro de las cuales figura el vapor de guerra "Rímac", el que a principios del año 1855 Echenique rebautizó con el nombre de "Noel" en recuerdo del heroico Comandante de la fragata "Mercedes" naufragada frente a la Roca negra en el mar de Casma. El naufragio del "Rímac" ocurrido el 1° de marzo de 1855 tuvo un saldo de muertes, no precisado, entre 66 y 100 personas.

Palma mereció continuar en la Marina a juzgar por su comportamiento en la tragedia del "Rímac" y fue confirmado en su grado el 12 de abril de 1855 en el que muchos contadores fueron cesados. Fue entonces Palma comisiomado al "Loa", una de las más importantes naves de esa época, periodo en el que ocurrió la sublevación de Vivanco contra Castilla a la que Palma se sumó. Lo cierto es que este acto le valió un pedido de ascenso a Oficial 2do. del cuerpo político y que terminó fracasando porque Castilla desconoció esa propuestas de ascenso.

El 9 de noviembre de 1860 Palma, quien estaba subestimado ahora por el gobierno de Castilla y lo envió a tierra, fue despedido del servicio naval. Al considerarse injustamente tratado confabuló entonces contra Castilla, Así terminó en la Marina de Guerra para quien el periodo de 7 años de servicios que vivió en ella fortaleció su carácter y lo distinguió hasta el extremo de mencionarse frecuentemente: "Ricardo Palma, poeta y marino".

Luis Jaime Cisneros, quien vivió largos años en Buenos Aires a raíz del prolongado tiempo en que su señor padre estuvo exiliado expresó últimamente su visión del Perú desde que era niño. La Patria fue para él, dice, un mito en el que se

mezclaban las tradiciones de Ricardo Palma, hasta el extremo de que al reintegrarse Cisneros al Perú después del largo exilio de 22 años, la historia del Perú no era algo por aprender sino ya aprendida mediante los escritos de Ricardo Palma. Dentro de los autores nacionales, Palma fue su primer contacto (**Caretas**, 7 de junio de 2001).

Ricardo Palma muere el 6 de octubre de 1919 con el gran sentimiento en todo el Perú y en el mundo de las letras hispanas. **El Comercio**, en boca de Racso, le rindió su tributo expresando: "Peruano eminente: tú has hecho más por la Patria que diez generaciones y mil filósofos. Nuestro Perú colonial, nuestro primitivo Perú republicano, no ha existido en la conciencia de la humanidad hasta que tú le diste forma imperecedera en sus tradiciones (...) porque tú, escritor insigne y tu nombre fueron clarín de nuestra fama, y tú en las hermosas Tradiciones Peruanas hiciste que la humanidad llegase a conocernos".

Y todos estos conceptos continúan corroborándose día a día, díganlo si no la noticia que, hace apenas dos semanas apareció en la revista **Somos**: Bai Fengsen, traductor al lenguaje chino de las Tradiciones Peruanas, de la Universidad de Pekín, comenzó esa labor en 1980, y acaba de permanecer unos días en nuestra Patria. Dice Fengsen que no exagera al expresar que cientos de millones de chinos están en condiciones de leer 115 Tradiciones Peruanas de Ricardo Palma. Según la escritura china se escribe mediante ideogramas, además los chinos escriben de derecha a izquierda y de arriba a abajo.

Resultaba lógico que este importante personaje Ricardo Palma concitase nuestra atención sobre su paso en la Marina de Guerra. Sin embargo, dentro de este estrecho lapso, hay mucho que contar sobre los perfiles de su personalidad y otras características: sus amigos, la Marina y el mar en su poesía, tradiciones, léxico, como Cónsul en Pará, Secretario de Balta, Senador por Loreto, sus viajes y los puertos visitados; sus tradiciones y memorias. Pero aun así nuestro distinguido historiador doctor Holguín Callo ha redondeado esta noche el perfil del personaje.

Doctor Holguín:

Su brillante carrera como historiador impulsó al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú a invitarlo esta noche a ratificar sus excelentes aptitudes para que nos acompañe usted, en esta entidad, en calidad de Miembro de Número, distinción que nos honra y en la que, sin duda, habrá de dejar usted profundas huellas en la historia de este Instituto y que estará no muy lejos de escribirse.

Bienvenido a bordo con todos los honores que su persona merece, y sin que nos olvidemos que usted es uno de los mejores conocedores de la vida y trayectoria de Ricardo Palma y un "palmista" de corazón, y además, uno de los pocos que han tratado e investigado con acuciosidad la etapa de Palma como miembro de la Marina de Guerra.

*Ciencia y Tecnología en el desarrollo del Perú Contemporáneo**

DOCTOR ERNESTO YEPES DEL CASTILLO

La Guerra del Pacífico produjo la más importante conmoción social en la historia de la república. Al indagar por las causales de la derrota frente a un enemigo que tradicionalmente habíamos visto por sobre el hombro (desde la época prehispánica y colonial) salió a relucir lo que no éramos, lo que había sido la promesa de la república y que no habíamos llegado a cumplir.

Se constató entonces que nuestra organización económica era arcaica, atrasada. Que política y socialmente estabamos desintegrados y que en términos de ciencia y tecnología no sólo teníamos una mayoría de la población analfabeta, sino que en general vivíamos ajenos al mundo que en Europa había generado la ilustración y la revolución científica.

¿Qué hacer para salir de esta situación? ¿Cómo iniciar la "regeneración", la "modernización" del país? El gran debate giró entonces por dónde iniciar ese proceso. Para algunos se trataba de modernizar la economía principalmente. Otros, enfatizaban sobre todo el mundo político como el medular. Finalmente la balanza se inclinó por encaminar el esfuerzo principalmente hacia una tercera vía: la de la ciencia y la tecnología.

De entonces a la fecha, el proceso seguido por la ciencia y la tecnología a lo largo del siglo XX ha sido complejo y de impacto diferente en el desarrollo del país. A manera de resumen podemos señalar tres momentos en ese proceso. El

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 22 de agosto del 2001.

primero, que cubre los primeros cincuenta años de este siglo y que se caracteriza principalmente por el entusiasmo y expectativas por el impacto de la ciencia y tecnología en el país. La realidad se mostró entonces más difícil de lo esperado y así ingresamos a la segunda mitad del siglo XX con renovado brío, gracias a una mayor confianza en el ímpetu tecnológico del país. Luego de un periodo de grandes cambios y de un explosivo crecimiento del estado del Sistema Universitario, a finales del siglo XX, nos enfrentamos a un nuevo desafío. ¿Cómo enfrentar la sociedad del conocimiento? ¿Qué caminos de desarrollo se le plantean al Perú como colectivo en este nuevo contexto?

Pocos temas han tenido en nuestro país una referencia tan altisonante como el de la ciencia y la tecnología y pocos al mismo tiempo han sido tan maltratados y disminuidos como el de la actividad científica.

Y ello no es casual. La ciencia, en tanto reflexión epistemológica es atemporal, no está localizada en ningún punto concreto. En cambio la actividad científica, está anclada en el tiempo y en el espacio, en hombres e instituciones específicas que tienen vida aquí y ahora y claro elogiar la ciencia de un lado y menoscabar la actividad científica de otra, en buena medida tiene que ver con la distancia que casi siempre se da entre nosotros entre retórica y realidad.

Querámoslo o no, la actividad científica está vinculada a las agrupaciones políticas, económicas y culturales del medio social en que ellas se realizan. Es más, a pesar de su naturaleza, la actividad científica en gran medida está dirigida y organizada por el poder político. Esta relación entre poder político y actividad científica en nuestro país ha sido, es y seguirá siendo trágica, por lo menos en el corto plazo, en tanto no precisemos sus líneas de confluencia y desencuentro.

Por lo general, a lo largo de toda nuestra historia republicana, los poderes públicos no han tenido un proyecto del país, un norte que haya presidido y organizado nuestro colectivo nacional. Esta marcha a la deriva tiene como correlato una institucionalidad extremadamente débil, que en el caso de la Ciencia y Tecnología alcanza los mayores niveles de precariedad, pues es un ámbito considerado marginal, que en el fondo compromete sustantivamente a pocos.

De suerte entonces que la relación de la actividad científica con el poder político ha sido gravitante para la primera a lo largo de toda la república, despojándola de la autonomía profesional que es inherente a su quehacer y sin la cual, se niega a sí misma y se diluye en los predios del poder.

No es casual entonces que nuestras limitadas instancias académicas vivan una trágica paradoja: se aferran a un aparato "ritual" que corresponde a un contexto que no es el suyo, a un ritual y a una liturgia que corresponde a lugares

donde el saber se ha institucionalizado, ha echado raíces. Y que al mismo tiempo en buena parte de nuestras instituciones académicas muchas veces la mayor parte de sus actividades más que científicas sean políticas o, en el mejor de los casos, técnicas. Y ornamentales y marginales en los otros.

De suerte entonces que el problema mayor de la ciencia y tecnología en nuestro medio, no es que ella interese poco a la mayor parte de los actores sociales del país, sobre todo a los que detentan el poder, sino que incluso en el propio ámbito académico la estimación real y comprometida hacia ella sea bastante débil.

No es casual entonces que nuestra historia de la ciencia esté abocada a identificar a las individualidades, los hombres de ciencia que tuvieron el mérito tremendo de enfrentarse a un medio arcaico y esterilizante.

Pero este recuerdo de la lucha contra la superstición y el atraso emprendido por personas ilustres pero aisladas, no avanzará mucho si no intentamos conocer las razones que las llevaron a esta desconexión con nuestra realidad, a esta incapacidad para desarrollar una actividad científica comprometida con los requerimientos nacionales.

LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA EN EL DESARROLLO DEL PERÚ

La gran interrogante que cabe plantearse entonces es por qué esa ruptura entre el desarrollo del país y el desarrollo en ciencia y tecnología, más allá de los buenos propósitos.

Este desencuentro que nos parece reciente, en verdad atraviesa más bien toda la historia de la república. Nuestros padres fundadores, tomaron como modelo institucional de país una Europa que había terminado ya de diseñar en el siglo XVIII el perfil básico de sus instituciones políticas y sociales. Ellos también eran conscientes que las dos grandes revoluciones (la política y la industrial) que habían plasmado ese nuevo orden social eran de muchas formas, hijas del siglo XVII, el de la revolución científica.

Por tanto, si algo tenían en común la economía moderna y el Estado Nacional, era que ambos estuvieran profundamente penetrados por una nueva racionalidad y una nueva visión del mundo. El peculiar contexto en que se gestó la independencia, con un elite criolla empobrecida y fragmentada y una elite indígena prácticamente aniquilada, hizo más difícil remontar la crisis económica y social heredada del Perú tardío colonial y poder tornar en realidad las promesas que había inspirado el ideal republicano.

Las esperanzas iniciales de la república de seguir la huella de la sociedad industrial, terminaron de frustrarse en la segunda mitad del siglo XIX, luego del proceso de la economía guanera y la debacle de la Guerra del Pacífico. En realidad será en el vértice del siglo XIX y XX que se inicia el primer intento sostenido de enrumbar el país tras la huella supuesta de la sociedad europea.

Toda la historia peruana del siglo XX se encaminará entonces por llevar el país hacia ese puerto. Bien sea de forma explícita o implícita; bien esté errática u orgánicamente formulada, la constante durante las primeras cinco décadas de este siglo será de referencia permanente a la Ciencia y la Tecnología. Es más, luego de la Guerra del Pacífico, la elite exportadora que tomó el comando político del país, abrumada por el descalabro bélico y la postración absoluta de la nación apostó por la ciencia y la tecnología como una de las rutas más eficaces para arrancarla de su situación.

La fórmula era clásica: el capital extranjero sería la locomotora bajo cuyo impulso vendría no sólo la modernización económica sino también el impulso vital que mueve los países desarrollados: la Ciencia y la Tecnología.

Había que crear y consolidar por tanto una institucionalidad de ciencia y tecnología en el país que recibiera ese impulso, que lo potenciara y lo extendiera al conjunto del país. Se creó así en la práctica las bases de nuestra actual institucionalidad científica (universitaria, gremial, etc.). Y también, lo que es importante, se buscó extender la educación para que deje de ser el privilegio de un pequeño grupo y se irradie lo más posible.

Lo que es importante resaltar de este momento es que en la propuesta institucional que se buscó crear, estaba presente, por lo menos parcialmente, un rango esencial a la ciencia y la tecnología en occidente: la profunda relación que hay entre ambas, la unidad indisoluble que las caracteriza. En otras palabras, juzgaron necesario crear un aparato científico capaz de generar conocimientos o de procesar los conocimientos del acervo mundial para la producción de los bienes y servicios que necesitamos, creando tecnologías que fueran adecuadas a la realidad del país.

Hacia mediados de la década de 1950 este esquema había fracasado. El motor exportador de materias primas no había producido el efecto deseado. La economía moderna no sólo se había expandido débil y fragmentariamente sino que había sido remecida por varias crisis profundas.

El capital extranjero no había logrado demoler, como se esperaba, las fronteras del mundo tradicional. Y respecto al impacto sobre el país de la ciencia y la tecnología la relación entre ambas se había estructurado de forma tal que

hacia imposible que se constituyeran en el pivote esperado para la transformación económica y social del Perú.

Contra lo que se había supuesto a comienzos del siglo, la realidad, décadas más tarde, mostró que las tecnologías productivas empleadas por el sector agro extractivo exportador local prácticamente no tenían relación alguna con las actividades científicas locales. La gran mayoría de las tecnologías empleadas en las actividades agrícolas, mineras e industriales eran importadas y lo que es más, también quedó en evidencia el divorcio entre la precaria institucionalidad científica local y la renovación del equipamiento tecnológico que iban implantando en el país las grandes empresas internacionales y locales.

Hacia la segunda mitad del siglo XX se produce un cambio importante en la estructura de poder del país. La clase media se convierte en el actor privilegiado en la esfera de lo político. Y con entusiasmo busca abordar de manera diferente la transformación y modernización del Perú. En líneas generales, el nuevo establishment político, empresarial y académico que se impuso a partir de 1960 consideró que el esquema exportador anterior en lugar de haber acortado las distancias con la sociedad industrial, las había ensanchado y que por tanto había que encontrar otra vía que permitiera revertir ese proceso. Consideraron que por sí sola la educación, la ciencia y la tecnología impulsadas por la locomotora del capital extranjero no eran las que iban a resolver los problemas del país sino que era más bien el abordaje de esos problemas lo que definiría de manera distinta las relaciones entre nuestra base científico-tecnológica con las actividades productivas.

Las décadas de los 60 y 70 fueron entonces años de febril afán de modernizar la economía, la política, y la tecnología, a partir de dos propuestas distintas, la liberal, impulsada por el gobierno de Fernando Belaunde y la estatista, por el gobierno militar.

Uno de los impactos mayores de este optimismo modernizador lo vivió la universidad en esas décadas. Quizá el aspecto más comentado de esos cambios fue su incremento cuantitativo. De ser un puñado de universidades, 9 en 1960, pocas décadas más tarde llegaba al medio centenar. El crecimiento de la población estudiantil también habla por sí solo: entre 1950 y 1960 se pasó de 15 mil universitarios a 30 mil. Tres décadas más tarde la cifra se aproximaba al medio millón.

Sin embargo no es tanto este cambio cuantitativo lo que siguió el derrotero de la universidad peruana de la segunda mitad del siglo XX. Creo que ha sido más bien la orientación tecnológica que se impuso en esos años lo que ha definido en lo fundamental su fisonomía actual. Las viejas instituciones que se remozaron

(como la Escuela de Ingenieros y la Escuela de Agronomía, devenidas ahora en sendas universidades) o las decenas de nuevas que aparecieron, irrumpieron casi todas, rindiendo culto a la tecnología en el mejor de los casos o al marketing.

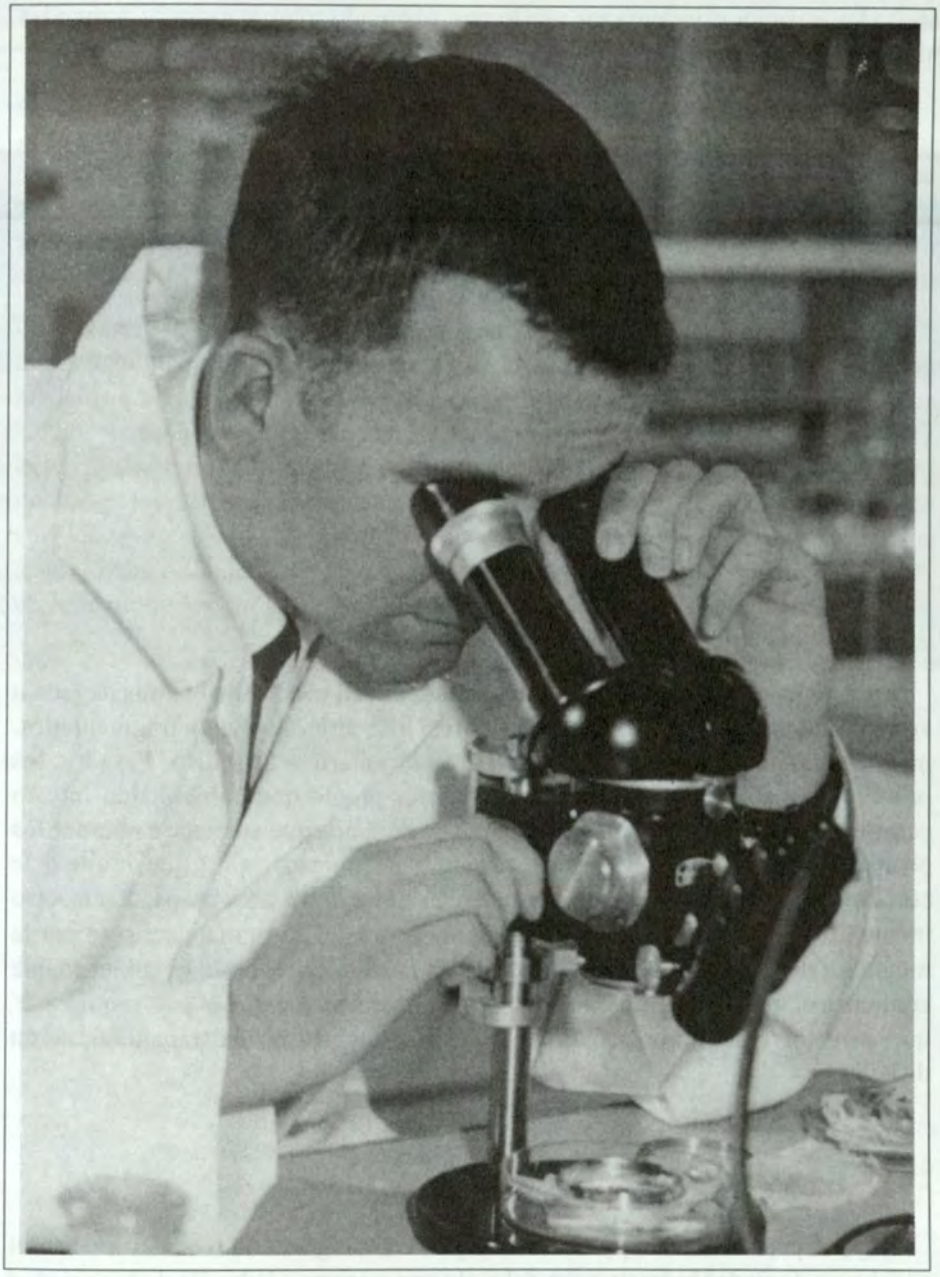
El lado científico de la actividad académica quedó soslayado. Se abrieron así decenas de nuevas facultades tecnológicas, con curriculums que debían incorporar cada vez en más breve tiempo cursos "de última generación". Con ello la universidad esperaba estar en condiciones de ofrecer alternativas tecnológicas al empresariado, logrando insertar la universidad en el proceso productivo. A pesar de esos esfuerzos las empresas dedicadas a la producción, incluyendo las estatales, acostumbradas al consumo tecnológico fácil incorporado en los equipos y maquinaria importados, en los manuales de operaciones y mantenimiento, y en los servicios de asistencia técnica traídos del exterior, no variaron su apática relación con el aparato científico tecnológico local. Dado que no hacían mayores esfuerzos por asimilar y mejorar la tecnología que importaban e interesadas poco en innovaciones tecnológicas dejaron de lado los esfuerzos técnicos de la comunidad universitaria.

De otro lado a la universidad con sus pobres recursos le era difícil seguir la huella tecnológica, en veloz transformación importada de los países desarrollados, encontrándose siempre rezagada para gusto de un empresariado poco satisfecho con las prestaciones de formación profesional que le ofrecía la universidad y más dispuesto a continuar como usuario pasivo de la tecnología. Finalmente no podemos dejar de recalcar un hecho decisivo. Que la expansión y diversificación de las áreas tecnológicas tuvo otro precio: se hizo a costa de las ciencias básicas, sacrificando las ciencias naturales y sociales que fueron deviniendo en menguadas áreas de servicio para las carreras profesionales.

Todo lo anterior, como es de suponer, profundizó el clivaje, la ruptura ciencia-tecnología a niveles aún más profundos que lo ocurrido en la primera mitad del siglo XX.

Hacia la década de los 80, el esquema modernizador impulsado por la clase media había colapsado. No es este el espacio adecuado para consignar las razones de esos hechos, pero sí creo oportuno recordar que ese fracaso significó dejar irresueltos los graves problemas económicos, sociales y políticos que arrastrábamos a lo largo del siglo XX, por no decir desde los inicios de la república.

El contexto social de ese fracaso no pudo ser más dramático. El edificio social del Perú en esas décadas había sufrido la más profunda transformación republicana. El fracaso de la elite primero y de la clase media luego, para integrar y desarrollar el país había provocado que el mundo andino marginal tomara por



La investigación ha sido dejada de lado en las universidades.
Revista **Life,** noviembre 1966.

asalto los espacios privilegiados, modernos, poniendo sobre la mesa de demandas nacionales sus centenarias necesidades insatisfechas.

La agudización de los problemas estructurales del Perú en ese difícil contexto social, no tardó en pasar su factura gestándose dos monstruos –los más impactantes– que a pesar de su apariencia coyuntural, hacia fines de la década de los ochenta, amenazaban no solo con tornarse permanentes sino con quebrar nuestras bases institucionales y desintegrarnos como ente organizado: una inflación brutal e inenarrable y un terrorismo letal.

En ese contexto, los problemas estructurales, de largo plazo, que se arrastraban por décadas debieron pasar a segundo plano. Lo que parecía estar en juego era la sobrevivencia misma del país frente al acoso de estas dos plagas de virulencia incontenible. Alberto Fujimori, un adicto al poder desde su época de rector universitario, comprendió que si quería perpetuarse en la casa de Pizarro debía abordar esos desafíos urgentes. Que con eso obtendría la legitimidad necesaria no sólo para imponer un manejo arbitrario de las instituciones y los recursos del país para gobernar soslayando sus problemas fundamentales, declarándolos inexistentes. Y así durante diez años un siniestro aparato oficial y para-oficial se encargó de maquillar al país y silenciar cualquier voz discrepante.

La caída del régimen nos devolvió a la realidad que nos habíamos negado a ver durante diez años, solo que más pobres, más atrasados, más fragmentados, más desorganizados, más sin armas para enfrentarnos al futuro. Pasados los primeros momentos de euforia comprendimos pronto que hubiera sido injusto pedirle al brevísimo mandato de Paniagua no digamos que empiece a abordar los problemas profundos del país hasta ahora propuestos, sino que incluso le corresponda realizar la transición que nos lleve hasta otra etapa, hacia otro momento de nuestra historia. No sólo por la brevedad de su mandato sino por la magnitud de la tarea. Que en el mejor de los casos será recién este gobierno que comienza el que podrá emprender el periodo de transición que el país requiere. Y que en estos cinco años próximos, si efectivamente son de transición, serán difíciles.

¿QUÉ HACER?

¿Qué papel debe ocupar la ciencia y la tecnología en la reconstrucción del país luego de su doble frustración del siglo por ingresar a la huella de la sociedad industrial?



Antigua Facultad de Medicina San Fernando.
Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Creo que debemos empezar mirándonos hacia adentro y hacia fuera simultáneamente. Hacia adentro para saber dónde estamos y qué queremos. Hacia fuera para saber cuánto podemos tomar de ese entorno externo, qué márgenes hacia arriba y hacia abajo nos ofrece para cometer nuestros propósitos.

Discurso de recepción del Contralmirante Héctor Soldi Soldi

Señores del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, Dr. Ernesto Yepes, señores Embajadores, señores Almirantes, señores Oficiales superiores y subalternos, damas y caballeros, antes de hacer un comentario sobre la exposición que acabamos de escuchar del Dr. Yepes, quisiera hacer un resumen del extenso curriculum de nuestro expositor: Nació en Tacna, estudió en las facultades de Letras y luego de Derecho y Ciencias Políticas en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos entre los años 1959 y 62, posteriormente obtuvo el grado de doctor en Filosofía en la Universidad Manchester en Inglaterra entre 1971 y 74. Su labor docente ha sido muy prolífica, por lo que sólo mencionaremos lo más importante, en el Perú ha sido Profesor en las Universidades de San Marcos, Católica, la Universidad del Pacífico, la Universidad Nacional Agraria, Profesor Honorario de la Universidades Nacional y Privada de Tacna, además ha desarrollado labores académicas y docentes en varios centros académicos de los Estados Unidos como en la Universidad de Wisconsin y Arizona y el prestigioso Museo Nacional de Historia Americano del Instituto Smithsoniano, ha sido también profesor visitante de la Universidad Autónoma Metropolitana de México. El Dr. Yepes ha desarrollado además una intensa labor académica de post grado en las Universidades Nacionales como la Católica, Universidad Nacional Agraria, La Villarreal, las universidades de provincias Nacional de Tacna, San Cristóbal de Huamanga y San Antonio Abad del Cuzco. Esta actividad se ha extendido además en las universidades fuera del país como San Andrés de Bolivia y las Universidades de Liverpool y Cambridge, dictando Seminarios para estudiantes de post grado especializados en América Latina. Ha ocupado importantes cargos académicos en universidades nacionales, miembro fundador de la Asociación Peruana para el Fomento de las Ciencias Sociales y Miembro de numerosos Comités de Consejos Nacionales de Ciencia y Tecnología, de temas de Historia y de Investigación Científica. Con relación al tema que ha sido motivo de su excelente exposición el Dr. Yepes tiene antecedentes académicos, docentes y una gran experiencia que explican su erudición sobre historia de evolución de la ciencia y tecnología en el Perú.

Ha participado y dirigido coloquios y simposios sobre Filosofía, Historia de la Ciencias, es miembro de la Asociación Latinoamericana de Historia de la Ciencias y Tecnología, editor de la Revista Latinoamericana de Historia y Tecnología, actualmente es Miembro Directivo de la Asociación para el Fomento de las Ciencias Sociales de la Comisión Consultiva de Ciencias Sociales de Humanidades de CONCYTEC y Director Ejecutivo del Instituto Andino de Investigaciones para el Desarrollo. Pero su mirada no solo se ha concentrado en el Perú, pues ha participado de numerosos seminarios, relacionados con la historia de la ciencia y la tecnología en Latinoamérica, en México, en Cuba, en Brasil y también en los Estados Unidos. Ha dictado ponencias magistrales en México y ha sido un comentarista permanente de temas de actualidad nacional, vinculados con nuestra historia y nuestras fronteras. Tiene una larga lista de cuarenta (40) publicaciones de las cuales por razones de tiempo solo mencionaré las más importantes relacionadas con el tema de hoy, **Historia y Sociedad en el Perú en el siglo XX**, **Perú 1820-1840 los inicios de la República**, **Reflexiones sobre el Desarrollo Rural**, **El Desarrollo Peruano de la Primera Década del Siglo XX**, **El poblador ribereño de la Amazonía Peruana**, **Economía y Sociedad en la Amazonía Peruana**, **Desarrollo de las ciencias en el Perú**, **Ciencia Tecnología y Nación en el Perú**, **Hacer Ciencia en el Perú** y biografía de ocho (8) científicos, **La Historia de la Ciencia en el Perú**, **La Historia de Educación en el Perú**.

Este extenso cúmulo de experiencias académicas se explica por sí sola, la erudición del Dr. Yepes, sobre el tema que nos ha expuesto hoy día. Hace unas semanas recibí del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, el encargo de comentar el trabajo que el Dr. Ernesto Yepes ha presentado hoy para su incorporación como Miembro del Instituto, acepté de inmediato el encargo por varios motivos: en primer lugar, por lo sugerente del tema que creo toca un nervio sensible de nuestra dramática de realidad, de nuestro subdesarrollo y en segundo lugar porque a pesar de no conocer personalmente al Dr. Yepes, siempre me impresionó lo poco que confieso, he leído de sus trabajos a través de artículos periodísticos, por la lucidez de sus planteamientos. El tema de la ciencia y tecnología además, está intimamente vinculado a nuestra formación profesional en la Marina, por lo que tenía gran interés en conocer la experiencia de los planteamientos del Dr. Yepes en este tema, de vital importancia para el futuro de nuestro país. Al recibir el curriculum del expositor y sus trabajos para preparar estas palabras pude comprobar su extensa experiencia en el tema y más importante aún su formación profesional, tratamiento del tema en estrecho contacto con la realidad de otros países, pero principalmente con la de nuestro país en todas sus regiones naturales. Creo que el tema de desarrollo, que tal vez deberíamos llamar subdesarrollo de la Ciencia y Tecnología en el Perú ha sido enfocado por el Dr. Yepes con una lucidez que nos permite comprender por qué

nuestro país ha tenido tantas dificultades para integrarse en la corriente científica y tecnológica que ha sacudido al mundo en el siglo XX y lo poco que va de este siglo. Su misión de historiador, le ha permitido analizar este tema en la perspectiva del tiempo y de nuestra historia, no termina como en muchos casos en desalentadoras y frustrantes conclusiones, sino en propuestas innovadoras y apegadas a nuestra realidad para salir de este estancamiento.

Este optimismo es vital, si queremos comprender que nuestro país tiene todos los elementos necesarios para emprender un camino hacia el desarrollo, un extenso y variado territorio, una gran variedad de recursos minerales y pesqueros y una inconmensurable variedad de otros recursos en la Amazonía. Sin embargo todos estos recursos no sirven de mucho, si no existe el más importante de todos, el recurso humano, capaz de comprender la realidad de nuestro espacio y nuestras oportunidades en el contexto del mundo actual, en que la ciencia y tecnología avanzan sin pausa, pero con prisa. En este contexto he leído con mucha atención la propuesta del Dr. Yepes de buscar una estrategia para conseguir lo que él bien llama como "un atajo histórico", al drama de estar relegado en el campo científico y tecnológico.

Este concepto del atajo histórico, contiene un elemento que creo es fundamental, el rescate de nuestra experiencia en soluciones con tecnologías apropiadas. Aquí cito textualmente una frase del artículo Ciencia Tecnología y Nación de nuestro expositor: "resulta primordial, imprescindible el desarrollo de un espacio científico local, el reconocer que hay muchos problemas que tenemos que afrontar para lo cual la ciencia y la tecnología desarrollada en otros países no han formulado aún las respuestas adecuadas, se trata de respuestas técnicas basadas en una experiencia selectiva acumulada inmemorial; en suma sin las características del sostén de la reflexión científica occidental, pero la nacida de una comprensión generosa para nosotros, o desconocidas de nuestro territorio, de sus recursos y de su hábitat". Cuánta verdad hay en esas frases, en efecto debemos nuestras propias soluciones a los particulares retos que nos plantea nuestros territorio y nuestra realidad, sin descuidar la oportunidad que nos ofrece la tecnología moderna. Podemos hacerlo. Para ilustrar este importante tema quisiera comentar unas líneas, un libro que salió a la luz ya hace varios años y que tiene mucho que ver con los planteamientos del Dr. Yepes, su título fue La Tecnología del Mundo Andino, el comentario es del Dr. John Murra, notable estudioso del mundo andino.

En 1553 Pedro Cieza de León en su obra **Del Señorío de los Incas**, muestra gran admiración por la ingeniería andina que permitió construir el camino real que iba desde Quito hasta el Cuzco y de ahí hasta Chile. En el siglo XVI no había manera en Europa de construir carreteras techadas por sierras, tan agrias y

espantosas y cómo regar desiertos, ni unir tantos tejidos y menos todavía, transportar o almacenar las mieses del modo que se practicaba en los Andes, no es que le faltara inventiva en toda Europa en siglo que precedió a la invasión de 1532. Fue este un periodo de florecimiento de las Artes y las Ciencias, lo que les faltaba era el orden que menciona Cieza, la organización económica y política, religiosa y social. He traído estas líneas por comentario por otro tema central de enfoque que el Dr. Yepes hace de los problemas de nuestro país, que tienen que desarrollar los campos de la ciencia y la tecnología. Me refiero al concepto de nación y de identidad nacional, o más bien de identidad de los propósitos frente a nuestras ideas sobre lo que debemos y queremos desarrollar en nuestro territorio y nuestro medio ambiente, esta identidad de propósito pasa por las clases dirigentes, que con frecuencia han soslayado la importancia de la ciencia y la tecnología, como herramienta para el desarrollo tecnológico, cuyos frutos aún asombran al mundo y a la vez adaptadas a las tecnologías modernas para integrar en soluciones innovadoras para enfrentar los problemas del país. Ese parece ser el reto de lograr el atajo histórico que propone nuestro expositor.

Estoy seguro que las investigaciones que ha realizado el Dr. Yepes, y las que continuará haciendo en el futuro contribuirán en esa tarea. Por último quisiera comentar un tema que también creo es fundamental y ha sido abordado por el expositor, me refiero a la necesidad de cambiar los esquemas de la Universidad Peruana que debe ser la promotora de la ciencia y la tecnologías aplicadas a la solución de los problemas del país.

Al leer al Dr. Yepes en el tema de la educación superior es preocupante su percepción de que la generalidad de las universidades peruanas han renunciado dolorosamente a lo que debía ser su espíritu lógico en el estudiante.

Otro rasgo que llama la atención en nuestro sistema educativo superior, es la aparente falta de coherencia entre los problemas y oportunidades actuales y reales del país y la gama de opciones académicas que ofrecen las universidades. Por un lado son muy pocas las universidades que ofrecen opciones de un alto nivel académico, en áreas que son vitales para el desarrollo del país, agricultura, geología, minería, ciencias del mar, genética, ingeniería forestal, hidráulica etc. y por otro, son muchas las que ofrecen opciones académicas cuya rentabilidad para el país es muy discutible, en este tema, el Estado también tiene un rol que cumplir definiendo y promoviendo prioridades académicas en función de nuestros recursos que son muchos y de las oportunidades que hay identificar para proyectar nuestro futuro. En realidad éste es un tema apasionante que es imposible agotar en una sesión como la de hoy día, pero estoy seguro que la propuesta de nuestro miembro del Instituto motivarán muchas jornadas más, en busca de lograr respuestas urgentes a necesidades del país, en materia científica y tecnológica.

Dr. Yepes: a nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, quisiera felicitarlo por su exposición y darle la más cordial bienvenida como Miembro de esta Institución. Estamos seguros que sus aportes enriquecerán la labor de reflexión y estudio que aquí se realiza sobre los temas de interés nacional, relacionados con el mar, su historia, sus recursos, su posibilidad de futuro.

*La muerte de los oficiales Távara y West, y el encuentro de dos mundos**

LICENCIADA ALICIA CASTAÑEDA MARTOS

La historia que se relatará aquí, terrible por cierto para sus actores, pone en evidencia dos hechos fundamentales pero contrapuestos entre sí, que ocurrieron en la selva peruana, y que creo necesario resaltar: Primero, la acción heroica de la Marina de Guerra en la Amazonía en su intento de integrar estas apartadas regiones a nuestra civilización, y segundo, el trágico destino de las sociedades tribales de la selva, en este intento civilizador.

LOS HECHOS

El 24 de junio de 1866, zarpó de Iquitos el "Putumayo", pequeño vapor de 60 toneladas y propulsado por ruedas, llevando como jefe de la expedición al río Pachitea, al Mayor de Órdenes del Departamento, Capitán de Corbeta Mariano Adrián Vargas. La navegación se desenvolvió sin mayores contratiempos, ya que previamente se había enviado gente a colocar leña en diferentes puntos del río.

El vapor llegó hasta la boca del río Pachitea, lugar donde había llegado la anterior expedición que presidió el teniente Luis Sandi. El comandante Vargas decidió continuar el viaje y entró en este río el 6 de agosto, empezando los problemas. Primero el vapor era demasiado largo para tomar las vueltas, su máquina no tenía la potencia necesaria y el casco era débil. La corriente era impetuosa y el río arrastraba fuertes palizadas, que atraparon al vaporcito por 24 horas.

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 7 de noviembre del 2001.

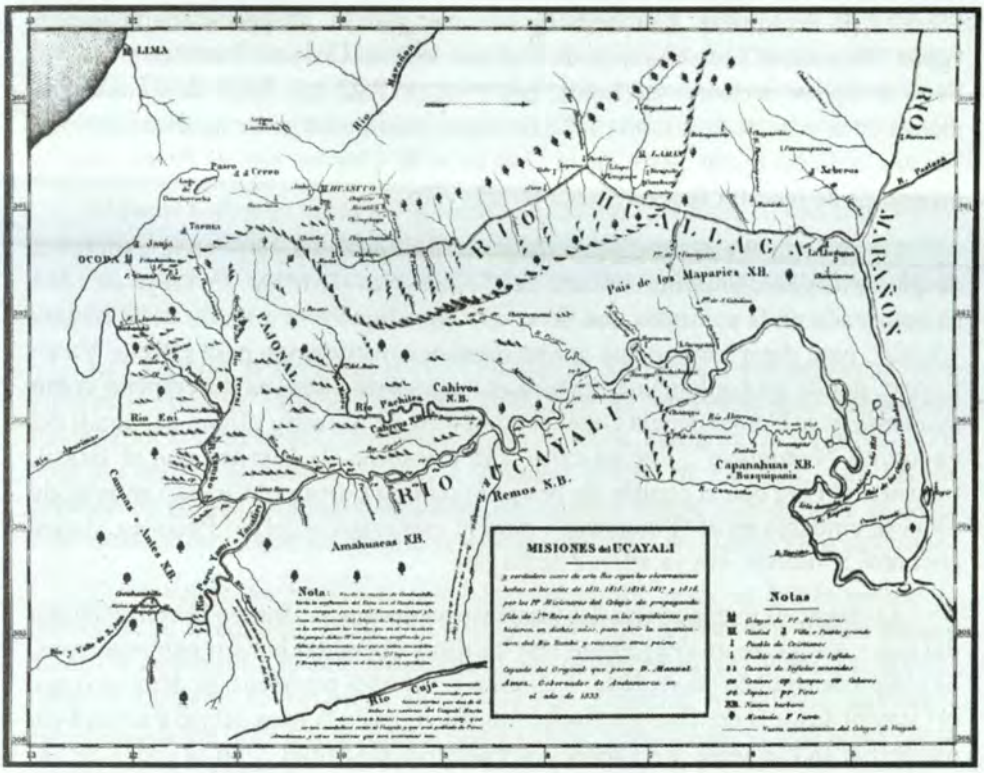
Después de un día de continuo trabajo lograron librar al buque, pero solamente para que chocase con un palo hundido en el cauce, que le produjo una seria avería en el casco, ya que poco faltó para que se fuese a pique, habiéndose llenado de agua las dos secciones de popa, de modo tal, que fue indispensable vararlo. La reparación debía ser larga, por lo que Vargas ordenó descargar los equipajes y carga y construir unas ramadas para protegerlos de las fuertes lluvias. Como era forzoso permanecer en ese lugar un tiempo indeterminado y escaseaban los víveres, Vargas decidió regresar a la boca del río Pachitea para conseguir provisiones, dejando encargados de la reparación a los alféreces de fragata Juan Antonio Távara y Alberto West.

Ambos oficiales no eran nuevos en la zona, pues tenían casi dos años destacados en Loreto, aunque probablemente nunca se habían encontrado con tribus hostiles.

Al otro lado del río aparecieron unos indios, que después se sabría eran de la tribu de los cashivos, llamaron la atención de los oficiales y los invitaron a visitarlos. Ambos oficiales, accediendo inocentemente a la llamada cruzaron el río en un pequeño bote y desembarcaron en la orilla, siendo victimados ante los espantados ojos de los marineros del bote, que tuvieron que abandonarlo y huir a nado.

¿QUIÉNES ERAN ESTOS DOS INFORTUNADOS OFICIALES?

Juan Antonio Távara Renovales, había nacido en Piura el 11 de mayo de 1835. Su padre Juan Antonio Távara Andrade era Secretario del Consejo de Estado y solicitó su ingreso a la Marina en mayo de 1851. El joven Távara fue aceptado y se le remitió como alumno del Colegio Naval Militar, donde permaneció casi dos años recibiendo instrucción teórica. Según su foja de servicios, en 1853 se ordenó su embarque en la fragata "Mercedes", sirviendo después en la goleta "Libertad", "Ucayali", "Vigilante" y "Apurímac". Se le dio de baja en diciembre de 1856 por adherirse a la rebelión de la fragata "Apurímac" en favor de Vivanco, dedicándose a navegar en naves mercantes. Hacia 1862 solicitó reingresar a la Marina y aceptada su reincorporación, fue enviado a Loreto en agosto de 1863, a órdenes del almirante Mariátegui, partiendo con otros oficiales por la ruta de Moyobamba, con rumbo a Iquitos. A poco de su llegada y ya establecido el Departamento Fluvial, se le nombró ayudante de la Mayoría de Órdenes, pasando después a embarcarse en el vapor "Morona" y luego "Pastaza". En abril de 1865 se le ascendió a alférez de fragata, y al poco tiempo, se le nombró comandante del vaporcito "Putumayo". Alzamora, jefe del Departamento Fluvial, lo calificó como oficial de experiencia en el servicio de la Amazonía, solicitando que permaneciese en Loreto, por la falta que había de buenos oficiales para el servicio. En junio de



Mapa de las Misiones del Ucayali preparado por los frailes del Convento de Santa Rosa de Ocopa.
Historia Marítima del Perú. La República - 1850 a 1870,
Vol. 3, de Fernando Romero Pintado.

1866 zarpó de Iquitos, a órdenes de Mariano Adrián Vargas, comandando el vapor "Putumayo", con el objeto de explorar los ríos Ucayali, Pachitea y Mayro. El 14 de agosto arribaron a Chonta, isla en el río Pachitea; lugar de su muerte a manos de la tribu de los cashivos. Su hermano el entonces joven médico Santiago Távara, solicitó tomar parte en la Comisión de Límites con el Brasil, con la esperanza de recorrer la zona y encontrarlo vivo.

De Alberto West, sabemos muy poco. En marzo de 1861 se le expidió el despacho de guardiamarina cursante del Colegio Naval Militar. En mayo de 1862 es nombrado en la comisión que debe salir para Inglaterra a bordo de la fragata "Arica", para dotar los vapores que se estaban construyendo para Loreto. Ya en Loreto, donde probablemente arribó a principios de 1864, se desempeñó como ayudante de la Comandancia General de Marina de Loreto y oficial del detall del vaporcito "Putumayo". Fue adscrito a la Comisión de Límites con el Brasil, viajando al Pará con el capitán de Navío Francisco Carrasco. Cuando en julio de 1866 se embarca en el "Putumayo", para la exploración del río Pachitea, donde encontró la muerte, era ya alférez de fragata.

Lo cierto es que la avería del vapor y esta desgracia, frustró la continuación del viaje. Vargas regresó a Iquitos, con las notas obtenidas por sus exploraciones. El viaje a pesar de lo ocurrido tuvo algunos resultados positivos: se demostró que el Ucayali desde la confluencia con el Amazonas hasta la boca del río Pachitea era navegable en creciente por vapores de cualquier magnitud, y en la época de vaciante por vapores que no pasaran de 5 pies de calado.

La noticia de la muerte de los dos alféreces de fragata, provocó desaliento en la región, deteniendo las exploraciones, lo que llevó al Prefecto del Departamento Benito Arana, a encabezar una nueva expedición, tanto para continuar con las exploraciones como para escarmentar a los cashivos, según la idea de la época.

Esta llamada "Expedición de Castigo", fue organizada sin que al parecer, Arana coordinara con las autoridades navales, circunstancia que no era de extrañar, ya que las autoridades militares actuaban de manera prepotente. Arana era un personaje controvertido, que dedicó gran parte de su vida a la exploración de los ríos de la selva.

Con tal objeto se mandó preparar el vapor "Morona" y los vaporcitos "Napo" y "Putumayo", nombrando comandantes a los tenientes segundos Eduardo Raygada, Ruperto Gutiérrez y Darío C. Gutiérrez respectivamente. Oficiales jóvenes pero arriesgados, que ya tenían varios años destacados en la selva.

La expedición salió de Iquitos el 12 de noviembre, navegando sin problemas hasta la entrada al río Ucayali. El día 21, en el pueblo de Tierra Blanca, anexo a la

población de Sarayacu, se embarcó el padre Vicente Calvo, prefecto de las misiones franciscanas del Ucayali, quien deseaba unirse a la expedición como capellán. Fue recibido con gran beneplácito por los expedicionarios, tanto porque se contaría con su apoyo espiritual, como por sus conocimientos de la zona, que ya había recorrido con anterioridad.

El padre Calvo ya había tenido contacto con los cashivos, en una expedición que realizó en 1859 al río Mayro. Poco antes se habían embarcado también tres indios cocamas, enemigos de los cashivos, deseosos de participar de la expedición.

Los vapores se detuvieron en el pueblo de Sarayacu, para embarcar leña, víveres y efectuar reparaciones. La población de Sarayacu, que había sido fundada por los padres franciscanos, casi un siglo atrás, estaba en franca decadencia, pues los padres se habían retirado a la nueva misión de Callaría. Aun así los pobladores en ese momento sumaban 500. Arana refiere que durante la Misa celebrada, observó que los indios rezaban en quechua, revelando gran devoción.

La navegación continuó sin inconvenientes, pues se había tenido la previsión de ir cortando leña y acopiándola por los lugares por donde debían pasar los vapores. El 30 de noviembre, Arana, acompañado del padre Calvo y del teniente Raygada, se dirigieron en un bote a la población de Callaría, que había sido fundada en 1859 por el mismo padre Calvo, y que como se dijo antes debía reemplazar a Sarayacu.

De regreso al convoy se presentaron seis indios shetebos, armados con flechas, manifestando también su deseo de pelear contra los cashivos. Arana les aseveró que la expedición no iba a pelear, sino a tomar presos a los culpables de la muerte de los oficiales, pero los indios insistieron en tomar parte en el viaje.

El 3 de diciembre, entraron en el río Pachitea, navegando lentamente. Ya no había leña previamente cortada, y debían detenerse continuamente para hacer provisión de ella, con el temor de verse atacados por los cashivos.

El 6 arribaron a Setico Isla, distante tres millas de Chonta Isla, lugar de la muerte de Távara y West. Dejaron los buques allí con la orden que al día siguiente los recogiesen en Chonta Isla, y se prepararon los botes, para acercarse sin hacer ruido. La expedición se hallaba compuesta por 70 personas, de los cuales veinte eran individuos de tropa, 40 pertenecían a indígenas armados con flechas y 10 personas de la comitiva de Arana, entre los que se contaba el padre Calvo.

Al internarse en la selva, fueron encontrando rastros de los cashivos, sus trampas para la caza, algunas chozas y por último el bote, que había pertenecido a

los oficiales asesinados. Este hallazgo les indicaba que estaban en buen camino para hallar a los cashivos. El plan del prefecto Arana era sorprender a los cashivos en la noche. Sin embargo las cosas no ocurrieron como él esperaba.

Habiendo caminado toda la noche, la gente estaba cansada y hambrienta, así que determinaron descansar para emprender el regreso. Sin embargo, el Prefecto envió un piquete de soldados a recorrer la espesura y ver si podían localizar a la tribu. La avanzada regresó con la noticia de haber encontrado a un numeroso grupo de cashivos, celebrando una ceremonia funeraria. Cerca del medio día, lograron acercarse y sorprender a los indios, que en un número aproximado de 50 se hallaban congregados en el pequeño poblado.

Apenas los cashivos descubrieron a los expedicionarios, se lanzaron sobre ellos disparando sus flechas, en medio de gran griterío. Los planes del prefecto Arana de capturarlos pacíficamente se desbarataron. Ordenó hacer fuego sobre los indios, los que huyeron hacia la selva, dejando abandonados a las mujeres y varios niños. Una de estas era la mujer del jefe Yanacuna, mujer feroz al igual que su pareja, que confirmo cómo habían dado muerte a los oficiales, enseñando una sarta de dientes medio calcinados, como únicos restos de los infortunados oficiales.

Arana ordenó la retirada hacia la playa, siendo hostilizados todo el camino por los cashivos, que eran empujados por su jefe Yanacuna, y a pesar de la muerte de éste, en uno de los tantos ataques, no cejaron en su empeño, reuniéndose cada vez mayor número de ellos.

Cerca de las 5 de la tarde arribaron a la playa, que se hallaba invadida por cerca de 500 indios, según refiere Arana. Felizmente para los expedicionarios, los vapores se hallaban en el lugar convenido y al recibir la orden, dispararon su artillería contra los salvajes apiñados en la playa, causándoles gran mortandad.

Esta sangrienta escena puso término al combate, pues los sobrevivientes huyeron despavoridos. Nunca antes se habían topado con barcos de ese tamaño y con artillería.

En el informe que Arana presentó al Ministro de Guerra y Marina dice: "Como al emprender la incursión sobre los salvajes, me propusiera disipar la inquietud y el alarma que el acontecimiento de los oficiales Távara y West, había difundido en todos los pueblos situados en el cordón del Amazonas y en el Ucayali, restablecer la confianza que deben tener éstos en la protección del Gobierno, mantener viva, en el ánimo de las numerosas tribus salvajes que moran en este último río, la idea de nuestro poder y superioridad, para impedir un desborde de ellas sobre la gente civilizada, y, sobre todo, franquear el paso por el Pachitea, quitando el aterrante obstáculo de los antropófagos"[1].



Chonta -isla- Puerto del Castigo.
Historia Marítima del Perú. La República - 1850 a 1870,
Vol. 3, de Fernando Romero Pintado.

Denominaron a ese lugar Puerto del Castigo y zarparon al día siguiente, 8 de diciembre, para continuar la exploración del río Pachitea, pues los planes del Prefecto Arana eran entrar en el río Palcazu y llegar hasta el Mayro, más precisamente a Puerto Mayro, con el propósito de establecer una ruta de comunicación con las poblaciones cercanas, como Pozuzo, Huánuco y por último la costa.

Mencionaremos, como último detalle –anecdótico por cierto– de este viaje, que el vaporcito "Putumayo", no pudo regresar a Iquitos junto con el "Morona" y el "Napo", ya que un incidente imprevisto lo detuvo en el río Palcazu a poca distancia de la confluencia de este río con el Pichis. Quedó varado en un bajo y a pesar de todos los esfuerzos que se hicieron, permaneció en esa crítica situación cerca de un año. Su comandante Darío Gutiérrez se vio obligado a enviar a la mayor parte de la tripulación a Iquitos en balsas, porque estuvieron a punto de amotinarse, y él, junto con un reducido grupo, se quedó a bordo del buque.

LA MARINA EN LA AMAZONÍA

Veamos ahora cómo se inicia la participación de la Marina en la Amazonía.

Con el primer mandato de Ramón Castilla, empieza para el Perú republicano el interés por la selva, sobre todo por la zona cercana a Chanchamayo, territorio que fue intensamente visitado por los misioneros en los siglos XVII y XVIII, pero que se perdió desde la rebelión de Juan Santos Atahualpa en 1742.

El interés del Gobierno era el establecimiento de rutas que permitieran unir la costa con la montaña, fomentando el comercio e integrando ese inmenso territorio al resto del país y nuestra civilización, defendiéndolo a su vez de la constante invasión de nuestros países vecinos, sobre todo Brasil. Las riberas de los ríos se hallaban pobladas de desertores, esclavos prófugos, y aventureros procedentes del Brasil, a tal punto que el idioma que se hablaba en esas zonas era el portugués, según indicaba el comandante militar del Distrito de Loreto hacia 1860.

En 1861 se dispuso la creación del Departamento Fluvial de Loreto y se encargó en Inglaterra la construcción de cuatro vapores y la adquisición de equipos y máquinas para el establecimiento de una factoría en la ribera del río Amazonas y una fábrica de tejas y ladrillos.

A comienzos de 1864 arribaron a Iquitos los primeros vapores que el Gobierno había mandado construir en Inglaterra, destinados al establecimiento de tráfico comercial en los ríos de la Amazonía peruana. En esta fecha se daba inicio a la existencia del Departamento de Marina de Loreto.

Junto con los buques, llegaron a Iquitos numerosos oficiales de Marina, todos muy jóvenes y sin experiencia en la navegación de los ríos amazónicos, pero con gran espíritu aventurero y de cumplimiento de su deber. Los documentos remitidos por el Comandante del Departamento Fluvial y otras autoridades, y que corresponden a los primeros años del funcionamiento del Apostadero de Loreto, coinciden en afirmar que los oficiales cumplieron una destacada labor, a pesar de las enfermedades y privaciones, el intenso calor y la falta de pago. Siempre se ha dicho que los marinos peruanos están por encima de sus circunstancias. En los momentos difíciles, carentes de buques y armamentos apropiados, su imagen se agiganta. Ocurrió en innumerables momentos de nuestra historia, y por supuesto también aquí.

Las exploraciones fueron llevadas a cabo en el "Morona", "Pastaza", "Napo" y "Putumayo", buques poco apropiados para la navegación de nuestros ríos de la selva. En el informe presentado por el Prefecto Arana a su regreso de la expedición, señala la necesidad de adquirir nuevos buques, con características adecuadas para la navegación fluvial. Es decir, con fondo plano, de corta eslora, casco reforzado y propulsión potente, a fin de afrontar las fuertes corrientes, las palizadas, las vueltas y los recodos de los ríos y los cambios bruscos en las mareas[2].

El Departamento Fluvial fue decayendo poco a poco; los nuevos gobernantes, que no le dieron la misma importancia que Castilla, y por otro lado la crisis fiscal, contribuyeron a su desaparición. El Apostadero fue prácticamente abandonado, los contingentes de dinero que se le remitían esporádicamente por Moyobamba para su mantenimiento, se quedaban allí. Si el Apostadero resistió hasta 1877, fue por el empeño de los sucesivos jefes que lo dirigieron. Al final los buques fueron vendidos a una compañía de navegación, así como la factoría y la fábrica de tejas y ladrillos. La saga nororiental, como la calificó el historiador Fernando Romero, había terminado.

LAS SOCIEDADES NATIVAS DE LA SELVA

Los otros actores de este drama son las tribus nativas de esta región. El antropólogo Stefano Varese, dice: "Los eventos sociales y culturales que tuvieron y tienen lugar entre las sociedades tribales de la selva del Perú, deben ser considerados como el resultado dinámico de un proceso que ha comprometido y compromete una cadena de constelaciones sociales, económicas y políticas, que llega a Lima, y aún más lejos, a los centros económicos y políticos internacionales. Estos históricamente han cambiado, desde la España de la Colonia, a la Inglaterra del

siglo XIX, y a los EE.UU. del XX. (...) a la búsqueda española de oro, seguirá aquella de los misioneros por las almas indias, y después vendrá el interés por las tierras, el caucho, la madera y el petróleo. Y uno de los términos de este proceso es siempre la sociedad tribal, (...) que la mayoría de las veces se ha visto arrollada inevitablemente hacia el aniquilamiento y la desaparición"[3].

Inevitablemente siempre se ha impuesto el más fuerte, y en este enfrentamiento de dos culturas, de dos mundos completamente diferentes, ha sobrevivido el más fuerte, aquel que tiene en sus manos la tecnología y los conocimientos, capaces de vencer obstáculos y que le permiten adaptarse a cualquier hábitat. Si unimos a esto la ambición, tenemos ya el panorama claro. El destino de las tribus de la Amazonía estaba ya marcado.

La visión que el Estado ha tenido siempre de la selva, es la de una tierra deshabitada, fértil, generosa y libre para los hombres de empresa. Imagen que forma parte de un estereotipo nacional muy difundido, por el cual la selva es una tierra que debe ser conquistada y colonizada, de acuerdo a los intereses de los gobiernos de turno y a las coyunturas internacionales. Visión que se mantiene hasta el día de hoy y que ha producido y sigue produciendo el forzado desplazamiento y la desaparición de estas minorías tribales.

Desde el siglo XVI la Amazonía empezó a ser visitada por los misioneros franciscanos en su mayoría, deseosos de llevar la palabra de Dios a esos nuevos e inexplorados territorios, y por aventureros atraídos por la leyenda de El Dorado. La disputa entre ambos fue una de las causas que generaron los conflictos con las tribus. En un principio las tribus recibieron bien a los misioneros, pero tras de ellos llegaron los hombres blancos expulsados por la civilización y con ellos el robo de mujeres y niños, explotación en el trabajo, enfermedades, etc, pero sobre todo la pérdida de su libertad y la destrucción de su hábitat.

La población indígena se encontraba asentada en las orillas de los ríos, suelos ricos para una agricultura de roza, de tala y quemado, que se practica hasta el día de hoy, y con pesca y caza en abundancia. La ocupación de las tierras ribereñas por parte de la gente procedente de la costa y sierra, provocó desplazamientos y reubicaciones de las tribus, que repercutieron en el equilibrio económico, ecológico y social de las mismas.

Esta situación se acentuó en el siglo XVIII, con la intensificación de las acciones misionales, se generaron movilizaciones en masa de varias tribus, sobre todo de Piros y Cunibos en las zonas cercanas a los ríos Ucayali, Tambo y Urubamba. Es a raíz de estas movilizaciones que las tribus reaccionan de manera violenta, replegándose sobre sus posiciones nativistas y mesiánicas.

De allí el arrollador éxito de la rebelión de Juan Santos Atahualpa en 1742, que logró aglutinar a casi todos los indios de la selva central peruana, pertenecientes a diversos grupos lingüísticos o tribus, a tal punto que nunca lo traicionaron. La rebelión dio a los indios una unidad antes desconocida y despertó en ellos el antiguo sabor de la libertad. Juan Santos no fue nunca vencido, no se conoce su fecha de muerte y ha sido incorporado al mundo mítico de estas sociedades.

Pasaron muchos años desde la gran rebelión, para que los misioneros pudieran o mejor dicho, intentasen volver a penetrar en los territorios en los que antes se habían establecido. Las tribus miraban con desconfianza tanto a misioneros como a comerciantes y se replegaron al interior lejos de las riberas de los ríos.

Un ejemplo de este enfrentamiento de los comerciantes y misioneros, se pone en evidencia en el oficio por el cual el comandante Vargas, informa sobre la tragedia sucedida a los alféreces. En ese documento señala que le han informado que son los misioneros de Callaría los que habrían instigado a los cashivos a dar muerte a los oficiales. El prefecto Arana lo contradice señalando que Vargas ha pecado de ingenuo al dejarse llevar por estos informes malintencionados. Los cashivos no tenían contacto con ninguna tribu cercana, pues eran enemigos de todas ellas, y por lo tanto menos lo tenían con los misioneros. Por otro lado manifiesta que personalmente ha constatado la labor humanitaria de los sacerdotes y su celo y desinterés en el cumplimiento de su ministerio.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, se produjeron en la selva tres fenómenos de orden económico y político, cuyo origen se relaciona con la situación nacional e internacional y que repercuten radicalmente en las poblaciones tribales de la selva. Por un lado se establecen y se consolidan las haciendas, por otro se inicia la explotación del caucho, por la demanda externa y en tercer lugar ocurre el establecimiento del Departamento Fluvial de Loreto a cargo de la Marina de Guerra.

El establecimiento de haciendas propició la formación de poblaciones, si bien muchas tribus se fueron replegando al interior de la selva, algunas se adaptaron a la nueva situación. Las haciendas se apropiaron de los territorios nativos y como necesitaban mano de obra, utilizaron las de los grupos tribales. Muchos de estos grupos se asentaron definitivamente en las haciendas pensando que podían recuperar su hábitat, pero esto fue una utopía. El enfrentamiento entre los comerciantes, hacendados y autoridades y los misioneros, fue constante. En esta época, aún no comenzaba el auge del caucho, aunque ya se explotaba en algunas zonas. Sin embargo a los comerciantes y hacendados no les convenía la cercanía de las misiones y la prédica de los misioneros, y continuamente los enfrentaban con los nativos, acusándolos de querer reducirlos a las misiones para apoderarse de sus

mujeres e hijos. Lo cierto es que los hacendados necesitaban mano de obra y en otros casos las tierras, donde habitaban estas tribus.

En cambio la explotación del caucho, o cualquier otra actividad extractiva, no apuntaba necesariamente a una ocupación permanente de territorio. (Este fenómeno se está repitiendo hoy con la explotación de la madera). Muchas de estas áreas explotadas recuperaron a los pocos años su característica de selva virgen. Sin embargo el trato brutal que se aplicó a la mano de obra utilizada, despobló gran parte de las zonas en explotación, tanto por la huida de los indios, como por su desaparición a consecuencia de los malos tratos y las enfermedades.

Asimismo la aparición de la Marina en este horizonte, impulsó el desarrollo de las vías de comunicación, abriendo nuevas rutas de navegación y propiciando la colonización, esta vez oficialmente con apoyo del Estado.

LOS CASHIVOS

La tribu de los cashivos pertenecía y pertenece a la familia lingüística de los pano, y su hábitat se encontraba en los territorios comprendidos entre los ríos Huallaga, Pachitea y Ucayali, y digo se encontraba, porque hacia 1975, este grupo se había reducido mucho, calculándose que quedaban cerca de 2,000, avecindados en la zona de Aguaytía.

Los cashivos causaban temor entre las tribus vecinas por su ferocidad y bravura. Lo contrario de las otras etnias, eran antropófagos y resistieron tenazmente a la civilización.

El prefecto Arana explicaba que el propio nombre de esta tribu, está referida a su condición de ferocidad, porque "cashi" significa murciélago o vampiro, animal que abunda en esa región y "vo" que significa semejante, es decir semejante al vampiro, bebedor de sangre, denotando su característica de antropófagos.

El nombre de esta tribu aparece con poca frecuencia en los relatos de los viajes de los misioneros. El padre Simón Jara, que vivía en el Pozuzo hacia 1734, señala que en el viaje realizado a las Pampas del Sacramento, para establecer una nueva misión en esa zona, tuvo un encuentro con una tribu de indios desnudos y pintados, adornados con coronas de plumas de diversos colores y sartas de dientes de animales en brazos y piernas. El padre Jara a pesar de ser versadísimo en las lenguas de esa zona, no pudo entenderlos, sin embargo no actuaron agresivamente, sólo se defendieron. Aparentemente eran los cashivos.



Aborigen de la etnia de los cashivos.
Historia Marítima del Perú. La República - 1850 a 1870,
Vol. 3, de Fernando Romero Pintado.



En 1767 el padre Manuel Gil da cuenta de otro encuentro, esta vez bélico con esta tribu, cerca al río Palcàzu, causándoles grandes estragos. Los informes posteriores siempre hacen hincapié en la ferocidad de los cashivos y su rechazo constante a ser evangelizados y a permanecer en las poblaciones fundadas por los misioneros.

Al hablar de la fundación de la ciudad de Pucallpa, hacia 1854, el padre Villarejo, citado por fray Dionisio Ortiz, señala que Pucallpa era una zona dominada por los cashivos, llamados también cotosucas, que eran gente feroz y de los más indómitos de la Amazonía, y que acosados por los blancos, se habían internado en el Aguaytía[4].

Hacia fines del siglo XIX, las crónicas de viaje de los padres franciscanos Fernando Pallarés y Gabriel Sala, señalan que los cashivos del Ucayali andaban casi desnudos, tapándose el abdomen, tanto hombres como mujeres, con un tejido de corteza de árbol, siendo sus arcos y flechas completamente toscos.

Lo cierto es que los misioneros fueron la primera avanzada de la penetración de nuestra "civilización" en esas apartadas regiones. Si bien la actividad de los sacerdotes y la intervención del gobierno, en la transformación de la selva, aumentó el comercio en los ríos Ucayali, Amazonas, Marañón, Huallaga y otros, dieron una falsa imagen de prosperidad en los pueblos y caseríos asentados en sus márgenes.

Los nativos, en muchos casos sencillos y dóciles, que aceptaron sin mayores problemas a los misioneros, reaccionaron violentamente ante la invasión de su mundo. Por otro lado los misioneros iban acompañados de gente armada, cuando no de soldados, imponiéndose por las armas.

En la descripción de los viajes del fray Fernando Pallarés, se refiere a los cashivos de esta forma: "Encuéntranse también en aquellas riberas los cashivos, nación bárbara y cruel, que son el terror del Ucayali. Hállanse diseminados por los ríos Pachitea, Simiría o Sampoya (Alto Ucayali), Aguaitía y Pisqui. Son estos infieles verdaderos antropófagos, carácter que les hace en cierto modo irreductibles. En uno de los últimos viajes que el Ilustrísimo padre Plaza hizo al Pachitea, quiso tener una entrevista con ellos, pudiendo lograr que se acercasen tres bien armados a la orilla del río para hablar con él solo. Acercóse después una gran multitud, visto lo cual por los neófitos que acompañaban al padre, se acercaron también para defenderle en caso necesario. Exhortó el celoso misionero a los cashivos a entrar en la civilización, a no comer carne humana, presentándole al tiempo de decir esto, algunos restos de un cadáver que los panos, sarayaquinos arrojaron con horror. En esto los cashivos dispararon una lluvia de flechas, a la que contestaron los de Sarayacu con algunos disparos de fusil, sin que el padre Plaza lo pudiera

impedir. Por fortuna estos infieles no tienen canoas ni herramientas para hacerlas, valiéndose tan sólo de balsas para pasar el río; no es menor fortuna el que sus arcos son muy toscos, necesitándose una fuerza hercúlea para arquearlos, por lo que carecen de la fuerza y elasticidad necesarias para arrojar a larga distancia las flechas, que son también muy pesadas; gracias a estos defectos no pueden con sus armas causar daño sino a muy corta distancia"[5].

Respecto a los cashivos podemos concluir que era una tribu que defendió ferozmente su independencia y que no era aceptada por las tribus vecinas por su ferocidad y antropofagia.

En resumen podemos decir lo siguiente:

La colonización de la selva, si bien abrió nuevas rutas al comercio y a la civilización occidental, trajo como consecuencia inevitable la desintegración de las sociedades tribales de la selva, con la consecuente destrucción de su hábitat. La lucha que estas sociedades han mantenido por siglos, para mantener un cierto grado de autonomía cultural e independencia política y económica, reproduce en cierta manera la lucha que nuestro país está llevando a cabo en el plano internacional. La muerte de los oficiales Távara y West, fue un hito en esta lucha, terrible pero inevitable en ese enfrentamiento entre dos mundos diferentes.

La divergencia fundamental entre ambos mundos, es la manera como ambos encaran la vida. Por un lado las sociedades tribales que consideran al hombre blanco como un intruso que profana su cosmos y del otro lado una sociedad desacralizada, hecho que produce una confrontación, algunas veces bélica, pero siempre cultural.

Es necesario pues, que los peruanos, que tenemos todas las razas y matices culturales, nos reencontremos y reconciliemos como iguales aunque diferentes, en cuanto que compartimos un destino común.

NOTAS

1. AHdeM. LORETO. **Exploraciones y Expediciones**. 1867.
2. AHdeM. LORETO. **Exploraciones y Expediciones**. 1867, f. 44.
3. Varese, Stefano. **La Sal de los Cerros**.
4. Ortiz OFM, Dionisio. **Pucallpa y el Ucayali. Ayer y Hoy**. Lima: Editorial Apostolado de la Prensa, 1984, p. 175.
5. Pallarés, Fernando y Calvo, Vicente. **Historia de las Misiones de fieles e infieles del Colegio de Propaganda Fide de Santa Rosa de Ocopa**. Barcelona, 1883, tomo XIX, p. 204.

Discurso de recepción del Contralmirante Frank Boyle Alvarado

He recibido el muy honroso encargo del Consejo Directivo de dar la recepción como nuevo Miembro de Número a la señora Bachiller en Historia Alicia Mercedes Castañeda Martos, al ser formalmente incorporada esta noche a nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en reconocimiento a sus méritos académicos, su experiencia profesional y su constante preocupación y aporte al conocimiento de la historia patria a través de sus trabajos de investigación y sus publicaciones sobre hechos de nuestra historia naval. Su presencia entre nosotros contribuye a ese esfuerzo constante de renovación y continuidad en el área de la historia, tarea común que se viene desarrollando desde hace ya casi tres décadas por nuestra Institución.

La distinguida Bachiller que hoy se incorpora a nuestro Instituto posee un brillante curriculum vitae. Nace en la ciudad de Piura y luego de su instrucción escolar en el colegio San José de Cluny, lleva a cabo estudios de Historia y Ciencias Humanas en la Pontificia Universidad Católica del Perú, obteniendo el título de Bachiller en Historia. Participa en múltiples Cursos y Seminarios principalmente sobre archivología y documentación lo que le posibilita desarrollarse profesionalmente en el estudio del área documental y la investigación histórica, así como desempeñar el cargo de Investigadora Auxiliar de nuestro Instituto desde el año 1976 hasta la fecha durante 25 años ininterrumpidos; como archivista del Archivo Histórico del Museo Naval y encargada del Archivo Histórico de Marina, del Archivo Histórico de la Dirección General de Transporte Acuático y Empresa Nacional de Puertos.

Participa en la investigación documental para publicaciones de prestigiosos historiadores como el Dr. Luis Enrique Tord, Dr. Jorge Basadre, Dr. Alberto Flores Galindo y Dr. Héctor López Martínez, asimismo en la corrección de pruebas y elaboración de **Indices de la Historia Marítima del Perú**; es autora de las obras **El viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa desde el Atlántico al Pacífico. 1868-1870**, y **Reseñas Biográficas de Oficiales de Marina**, así como coautora de las publicaciones **La Fragata Amazonas y su viaje alrededor del Mundo** y **Diccionario Biográfico Marítimo Peruano** con Jorge Ortiz Sotelo.

El trabajo con que nuestra nueva consocia se incorpora al Instituto "La muerte de los Oficiales Távara y West, y el encuentro de dos mundos", trata de la sacrificada y heroica labor desarrollada por nuestros marinos desde la segunda mitad del siglo XIX; la creación del Departamento Fluvial de Loreto con sede en Iquitos por decreto del 7 de enero de 1861 del Mariscal Castilla y la llegada a

Iquitos desde Inglaterra de la Flotilla Fluvial en enero del año 1864 que corresponde a la creación del Departamento de Marina de Loreto, para incorporar a la patria el extenso y rico territorio amazónico recorriendo todos sus ríos principales y sus afluentes, tratando de encontrar nuevas vías que facilitarán su unión con la región andina y a través de ella con la costa, así como defenderlo de la ambición de los países vecinos; saga nororiental, como lo expresa la autora recogiendo las palabras del historiador Fernando Romero, y que debido a la falta de visión de nuestros sucesivos gobernantes para el año de 1877 había terminado.

Nos relata detalladamente la expedición iniciada en Iquitos en junio de 1866 a bordo del vapor "Putumayo" hacia el río Pachitea, las peripecias para llegar hasta su boca, surcarlo y finalmente ante la grave avería sufrida en el casco de la nave, la decisión del jefe de la expedición Capitán de Corbeta Mariano Adrián Vargas de regresar a la desembocadura y dejar las reparaciones a cargo de los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West; los que siendo atraídos y engañados por aborígenes antropófagos de la tribu de los Cashivos son asesinados y devorados por los mismos. Como respuesta viene la represalia del Prefecto Arana y es aquí donde lleva a cabo la autora el análisis sobre el choque cultural de los dos mundos que se encuentran, el civilizado llegado de la costa y el aborigen en defensa de su hábitat natural.

En la parte final realiza un interesante análisis sobre las sociedades nativas de la selva, la presencia de la religión a través de las misiones y la búsqueda del oro y la explotación del caucho, la madera y el petróleo que marcaron y comprometieron el destino de las etnias amazónicas, proceso que manifiesta la autora continúa hasta el día de hoy produciendo el desplazamiento y la desaparición de estas minorías tribales. Colonización que si bien abrió nuevas rutas al comercio y a la civilización occidental, trajo la desintegración de las sociedades tribales y la destrucción de su medio natural, relacionando su lucha muchas veces no entendida con la posición de nuestro país ante un mundo globalizado que pretende desconocer valores y tradiciones nacionales, valores que finalmente no se contraponen a un mundo sin fronteras teniendo como base el respeto a la pluralidad y que reconociendo nuestras diferencias encontremos la igualdad como seres humanos y peruanos convencidos que compartimos un destino común; como definiera García Calderón al Perú, "Un laberinto y una síntesis", un ser en proceso de ser, como dirían los teólogos, una amalgama de razas, oro, plata y cobre en la que nadie puede identificar o reconocer la forma final.

A la par de felicitar a la autora por el trabajo realizado sobre la labor de la Marina de Guerra del Perú desde mediados del siglo XIX en la Amazonía y el impacto de la llegada de la civilización occidental sobre las etnias aborígenes,

deseo resaltar la continua presencia Naval en la zona desde hace casi siglo y medio con la creación provisional del Gobierno Político Militar de Loreto en el año 1853 por el presidente Echenique, y la llegada de los vapores "Huallaga" y "Tirado" al puerto de Nauta en 1854; presencia ininterrumpida pese a los vaivenes políticos y haber pasado la región amazónica por épocas históricas de postergación; cabe mencionar lo escrito por Jorge Ortiz Sotelo sobre Enrique Grau Seminario, hermano mayor del Almirante Miguel Grau e ingresados juntos al Servicio Naval, muerto en el año de 1857 en La Merced, Chanchamayo, donde se había establecido un Fuerte para asegurar una de las rutas de acceso a la cuenca amazónica; presencia que desde ese entonces garantiza la soberanía nacional sobre los más de 7,300 kilómetros de ríos navegables, la intangibilidad de nuestras fronteras, la protección del medio ambiente y la vida humana en el medio acuático; acciones que la Marina complementa con los viajes de Acción Cívica a las poblaciones ribereñas tanto nacionales como de los países vecinos, a fin de asegurar una mejor calidad de vida en la región y dentro de una visión institucional proyectada a la realidad que nos plantea el siglo XXI.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos acoge esta noche a la Sra. Bachiller Alicia Mercedes Castañeda Martos como nueva Miembro de Número y se felicita de tenerla desde hoy como parte de ese proceso constante de renovación y nueva contribución a la investigación histórica de nuestra realidad marítima y nacional. (Si bien desde hace ya veinticinco años sobre la nave), como lo expresamos en términos navales. Bienvenida a bordo.

*Seguridad Nacional e Integración Civil-Militar**

VICEALMIRANTE JOSÉ LUIS NORIEGA LORES

*E*l inmerecido honor del que soy objeto, al ser invitado a integrarme como Miembro de Número de esta prestigiosa Institución, me impulsa en primer lugar a expresar mi más profundo y sincero agradecimiento al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y muy especialmente a los ilustres miembros de su Consejo Directivo.

Elegir el tema a tratar para una ocasión tan importante, fue para quien habla motivo de prolongada meditación y análisis. En un primer momento estuve inclinado a focalizar el desarrollo del presente trabajo a la Educación en nuestra Marina de Guerra y su influencia en las relaciones civil-militares en el país; con esa intención dí inicio al mismo, seguramente inducido por la singular experiencia que tuve en el pasado muy próximo, al haberme desempeñado por espacio de cuatro años en la Dirección de la Escuela Naval del Perú. Posteriormente y probablemente influenciado por la peculiar coyuntura que vive actualmente el país, decidí ampliar el tema sin perder su orientación general para darle el título de SEGURIDAD NACIONAL E INTEGRACIÓN CIVIL-MILITAR.

Las nefastas consecuencias del profundo proceso de corrupción que experimentó el país en la década pasada se han venido manifestando de forma explícita y cada vez más preocupante en el Sector Defensa. En tal sentido, la opinión publica se ha visto permanentemente influenciada por las noticias de los medios de prensa y se ha creado un sentimiento generalizado de rechazo hacia las Instituciones Armadas. Esta grave situación coyuntural no debe ser subestimada por los miembros de las Fuerzas Armadas; es absolutamente necesario entender

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 25 de abril del 2002.

que existe una situación real de profundo desprestigio, que en mayor o menor grado afecta a nuestras instituciones, y existe a la vez el gran reto de emprender la gran tarea de recuperación, que es un trabajo arduo, lento y sostenido. Sumado a lo anterior, existen tendencias actuales y corrientes de opinión que tienen una visión desnaturalizada de las Fuerzas Armadas y sostienen conceptos que se oponen a su existencia, argumentando su desmantelamiento.

Este modesto trabajo, de carácter abstracto pero de interés permanente y delicada actualidad, pretende dar una respuesta apropiada a la problemática antes descrita. El mismo comprende una revisión somera de los principales argumentos que sustentan la existencia de las Fuerzas Armadas y una aproximación razonada al concepto de Seguridad Nacional, seguido de un análisis de la coyuntura actual y del estado de las relaciones civil-militares en el país, para luego culminar con algunas reflexiones finales.

SEGURIDAD NACIONAL Y FUERZAS ARMADAS

Sin pretender profundizar en complicados conceptos ni ahondar en las ciencias políticas, considero importante una revisión somera de los fundamentos en que se basa la existencia y razón de ser de las Fuerzas Armadas. Los conceptos de sociedad civil y sociedad política implican *un converger adecuado de las personas a su perfección común*[1], las personas tienden, según este principio, a converger en un fin supremo que es el objetivo de toda sociedad, es decir, el bien común. ¿Cómo debemos entender este bien común? No se trata de la suma de los bienes de las partes, ni tampoco es el bien del todo sacrificando a las partes, de ser así estaríamos ante un liberalismo individualista en el primer caso y un socialismo colectivista en el segundo, se trata entonces del bien que es común al todo y a las partes que con él deben beneficiarse.

El concepto de bien común como un fin da origen a la existencia de estados y naciones, definiéndose una nación como la *comunidad que se organiza para formar un Estado*[2]. Una nación es un concepto abstracto, de orden sociológico, que denota la idea de grupo humano, de una comunidad de personas unidas por vínculos de raza, idioma, religión, tradiciones históricas, voluntad de acción común en el presente y una misma visión del futuro. Una nación es, en fin de cuentas, una verdadera gran familia espiritual que es depositaria de un conjunto de valores que se han ido configurando a través de la convivencia prolongada, a lo largo de varias generaciones, y que tienen una misma percepción de destino y de futuro. Esto último se reconoce como sentimiento de nacionalidad y es el que propende e impulsa la formación de un Estado, es decir, a establecerse en un territorio propio y a autogobernarse libre y soberanamente. Por ello se dice que

cuando una Nación se asienta en un territorio propio y se organiza políticamente nace un Estado. En otras palabras, podríamos decir que un Estado es una asociación permanente, independiente y autónoma, de personas que se someten a un orden jurídico propio con la finalidad de lograr el bien común para todos sus integrantes.

El Estado por otra parte *tiene el derecho de defender su integridad e independencia, proveer a su conservación y prosperidad y, por consiguiente, de organizarse como mejor lo entendiere, legislar sobre sus intereses, administrar sus servicios y determinar la jurisdicción y competencia de sus tribunales*[3]. En resumen, Nación y Estado tienen su origen en la necesidad del bien común y tienen como finalidad lograrlo.

Para efectos prácticos, sería conveniente hacer más tangible en qué consiste el bien común. Una descripción enumerativa y solo a título de ejemplo puede ayudar a concretar el concepto, que incluye elementos tales como el territorio, los recursos naturales, los servicios públicos esenciales, la infraestructura de vías de comunicación terrestre, los puertos y aeropuertos etc. Otros elementos de carácter abstracto pero no menos importantes, tales como el idioma, el acervo cultural, el acervo moral, el sistema de justicia, el reconocimiento de los derechos a las personas, la seguridad nacional etc. Los elementos citados constituyen entre otros el bien común, pero deseo hacer hincapié en el último de los mencionados por su importancia para el tema que estamos tratando, me refiero a la Seguridad Nacional.

Ajustándose al estricto significado de las palabras, Seguridad Nacional es la calidad de una nación, de estar exenta de todo peligro, daño o riesgo. Expresado en otros términos, podríamos decir que Seguridad Nacional es la condición de invulnerabilidad del Estado-Nación.

Es en la práctica imposible que un Estado pueda estar exento de todo peligro o riesgo, que sea inmune a daños físicos o morales; sin embargo, esa es una condición ideal que el Estado debe esforzarse por conseguir, con el propósito de alcanzar su desarrollo. La Seguridad Nacional, como se ha mencionado anteriormente, es un elemento y a la vez una condición del bien común; una condición que permite a la comunidad nacional desarrollar con normalidad sus actividades, lograr sus legítimas aspiraciones y, en último término, la plena realización personal de cada uno de sus integrantes. La Seguridad Nacional, al ser una condición o cualidad de los Estados, es solo un medio para alcanzar otros objetivos nacionales de superior rango y nunca un fin en si misma. La Seguridad Nacional es en suma *un objetivo nacional permanente y una misión irrevocable e irrenunciable del estado*[4].

Íntimamente asociado a la Seguridad Nacional está el concepto de Defensa Nacional, cuya finalidad es justamente la de tomar precauciones contra un daño, riesgo o peligro; es decir, la Defensa Nacional está constituida por las medidas destinadas a conseguir seguridad nacional, medidas y medios destinados a crear una condición que permita descubrir a potenciales agresores y a neutralizar interferencias o amenazas externas e internas que atenten contra la supervivencia, estabilidad y desarrollo del Estado-Nación.

La Defensa Nacional, concebida como *el conjunto armónico de medios para lograr el objetivo fundamental y permanente de Seguridad Nacional*[5], es una tarea, un derecho y un deber de toda la sociedad en su conjunto. El campo de acción de la Defensa Nacional, precisamente por ser ésta comprensiva de todos los estratos del tejido social de una Nación, abarca a todos sus individuos, estamentos y organizaciones. Puede ser interna o externa, e implica la intervención de esfuerzos políticos, sociales, económicos, diplomáticos y militares. Si bien las Fuerzas Armadas son el núcleo fundamental de la Defensa Nacional, en estricto rigor no son más que una parte de la organización de la defensa. Ellas representan únicamente, como afirma Jesús Salgado, *la punta de lanza de la Defensa Nacional*[6], el aspecto militar de la misma que debe ser garantía final de la paz.

Uno de los aspectos de mayor importancia cuando se analiza la problemática de la Defensa Nacional en el campo militar es el respaldo que le proporciona la sociedad. En opinión de algunos la Defensa Nacional surge ante la presencia real de un agente hostil; si la hostilidad no está presente o si el agente no está reconocido o identificado, no son necesarias las medidas de Defensa. Este pensamiento simplista puede llevarnos a la convicción de que la Defensa Nacional es innecesaria y hasta superflua. ¿Qué debe hacerse ante la presencia **(potencial)** de un agente hostil? La respuesta a esta simple pregunta aunada a una visión retrospectiva de la historia nos demuestra que los Estados, como las personas, entran en conflicto en torno a la definición de derechos mutuos. Es porque hay escasez que es necesario el Derecho y, precisamente, el conflicto surge frente a la escasez de aquellas cosas que uno quiere poseer; de aquellos bienes que uno necesita. Es el derecho a determinadas cosas lo que constituye objeto de conflicto. De esta manera simple, pero de profundo y contundente realismo, surgen los conflictos entre los Estados, los cuales pueden clasificarse en dos tipos claramente distintos: los de orden jurídico y los de orden político. Los conflictos de orden jurídico son aquellos susceptibles de ser sometidos a decisión de algún órgano supra nacional competente, consisten en un desacuerdo sobre **la interpretación o aplicación del derecho existente**. Se trata de conflictos que pueden resolverse y de hecho se resuelven remitiéndose a reglas conocidas y a la decisión de organismos internacionales mutuamente aceptados por las partes. Los

conflictos de orden político son aquellos no susceptibles de ser sometidos a órgano supranacional alguno, son aquellos en que una de las partes reclama **la modificación del derecho existente**. Se trata en este caso de conflictos que no pueden resolverse jurídicamente y que inevitablemente tendrán una evolución posterior.

Intrínsecamente relacionado con lo anterior está el concepto de crisis entre los Estados, que no es otra cosa que una situación de tensión que puede desembocar en la violencia. El pasar de una situación de tensión a otra de violencia es la evolución natural de un conflicto de orden político. *La violencia, efectiva o virtual, está en el centro del conflicto. Es el medio último y radical en que culmina el conflicto y así le da toda su significación. En efecto, el recurso a la violencia, incluso si no se consuma y permanece como amenaza, es inseparable de la sustancia misma del conflicto*[7].

Si reflexionamos sobre esta realidad observaremos que ninguna Fuerza Armada del mundo ha existido, existe, o existirá, si no es para alcanzar un fin y ese fin es el de evitar la guerra mediante la disuasión, y si la disuasión no funciona, lograr la victoria y alcanzar la paz. En más de tres milenios de historia documentada de la humanidad, podemos verificar que no ha sido descubierto otro medio para garantizar la paz que no sea la existencia de un equilibrio de fuerzas militares entre dos Estados en conflicto.

Cada día somos testigos del surgimiento de conflictos internacionales que se suceden con asombrosa fecundidad, conflictos que se producen básicamente porque cada Estado, como ser social diferenciado, tiene sus objetivos e intereses nacionales que se confrontan y colisionan con los de otros Estados. Todos estos conflictos, como lo he sostenido anteriormente, solo tienen dos vías de solución: la vía de la negociación o el camino de la violencia o enfrentamiento armado.

Sin duda alguna lo ideal sería que todo conflicto internacional pueda ser resuelto por el camino de la negociación, pero debemos tener presente que ninguna Nación, grande o pequeña, belicosa o pacifista **ha ido jamás a una mesa de negociaciones si no ha sido previamente disuadida de que le conviene prescindir del camino de usar la fuerza**. Esto es pues de manera simple y clara el motivo que justifica la existencia de las Fuerzas Armadas; el conseguir, por la sola razón de su existencia, disuadir a la Nación en conflicto con la propia, del empleo de la fuerza y facilitar la vía de la negociación.

Nunca nadie a lo largo de la historia ha negociado nada con una Nación inerme. Una Nación carente de una fuerza militar propia, no es sujeto de negociación y está destinada al sometimiento. La disuasión, desde el punto de vista estratégico *es un efecto que se crea en la percepción adversaria acerca de la*

fortaleza de las capacidades que el país disuasor posee y de la voluntad política de éste para emplear el poder nacional en resguardo del interés nacional[8].

La disuasión por lo tanto tiende a impedir el conflicto amenazando con el empleo de la fuerza. Su éxito implica que exista, en primer lugar, la credibilidad o el convencimiento del disuadido de que existe la capacidad y voluntad de cumplir la amenaza por parte del disuasor y, en segundo lugar, del análisis de pérdidas y ganancias que haga el disuadido para decidir si asume la ofensiva o simplemente se abstiene de actuar.

En síntesis, el concepto de disuasión expresa lo que señala el antiguo y conocido adagio latino "Si vis pacem para bellum" que se traduce "Si quieres tener paz, prepárate para la guerra"; interpretándolo cabalmente, en el sentido de ser lo suficientemente fuertes para que el adversario potencial sepa que si nos agrede se expone a recibir una respuesta de iguales o superiores consecuencias.

La guerra es un fenómeno histórico inseparable de la existencia humana, y a la vez constituye una realidad normal de la vida internacional; para el historiador español Eduardo González Ruiz *La guerra es una realidad tangible; una presencia amenazante que aparece como una constante histórica*[9]. La opinión mayoritaria y generalizada es que las guerras deben ser evitadas. Sin embargo la realidad cotidiana nos demuestra que no podemos ser optimistas y pensar que se acabarán las guerras. El más conocido de los filósofos militares, el prusiano Clausewitz, define la guerra como "un acto de fuerza para imponer nuestra voluntad al adversario", y si algo existe permanentemente en la comunidad internacional es una renovada y compleja pugna de voluntades, originada por los intereses y objetivos particulares de las naciones.

En este contexto, es oportuno concretar el sentido de la función de las Fuerzas Armadas como un instrumento indispensable que debe tener el Estado para lograr el bien común y el desarrollo en un ambiente de paz; paz que para ser perdurable necesita apoyarse sobre una medida de poder, que en último término es la posibilidad de usar la fuerza. El Concilio Vaticano II, en una Constitución Pastoral, ratifica estos conceptos cuando afirma *los que se dedican al servicio de la patria en la vida militar son servidores de la seguridad y de la libertad de los pueblos. Si realizan correctamente su tarea, colaboran verdaderamente al bien común de la nación y al mantenimiento de la paz* (**Gaudium et Spes** n° 79).

Las Fuerzas Armadas no solo cumplen la legítima función antes mencionada; su misión principal consiste en garantizar la subsistencia, integridad, libertad e independencia de una nación. Son por lo tanto instituciones que están exclusivamente consagradas al servicio de la patria. Ellas tienen clara conciencia de

estos conceptos fundamentales, así como del trascendental papel que les corresponde en la defensa de la patria, en la seguridad nacional, en la garantía del orden institucional y en el mantenimiento de los excelsos valores y del honor de la república.

Las Fuerzas Armadas, además de lo antes mencionado, también tienen misiones que cumplir orientadas al fomento y apoyo al desarrollo, pero su principal preocupación debe estar encaminada a que no se desvirtúe la noción de patria, porque como patria se entiende la heredad completa de nuestra nación; ella no solo está formada por los hombres y mujeres que nacieron en su territorio, sino por la memoria y el recuerdo de los héroes y mártires que forjaron nuestra nacionalidad; y está formada también, por la esperanza colectiva de quienes tenemos una visión de futuro común y de la interminable suma de voluntades, de nuevos esfuerzos, y sacrificios que seguirán en el futuro. Por ello, al defender a la Patria, defendemos nuestro mañana.

ANÁLISIS DE LA COYUNTURA ACTUAL

Como un paso previo al análisis de la situación actual del país en aspectos de seguridad nacional cabe preguntarnos: ¿existe una política de defensa nacional en el Perú?, ¿entendemos todos los peruanos el significado del término política de defensa nacional? La respuesta inmediata a la primera pregunta, es que no existe una política de defensa nacional en nuestra patria y aun remontándonos a gobiernos anteriores, incluso militares, quien habla no ha encontrado testimonios escritos que acrediten su previa existencia. Por ejemplo, pese a estar definido con claridad el amplio marco teórico del planeamiento para la Defensa Nacional, que se inicia con la determinación de los intereses, aspiraciones y objetivos nacionales; éstos nunca han sido redactados oficialmente por el Consejo de Defensa Nacional, ni mucho menos se han aprobado oficialmente por algún Presidente de la República.

Es muy probable que esto suceda porque, en la práctica, los peruanos no entendemos lo mismo cuando se trata de definir el término Política de Defensa Nacional. El Libro de la Defensa Nacional de Chile, que no es la única pero quizá la más importante manifestación del propósito del Gobierno Chileno de divulgar su política de Defensa, la define como *El conjunto de principios y criterios con que el Estado concibe la Defensa Nacional, con vistas a preservar la soberanía e integridad de nuestro territorio y lograr los objetivos nacionales. Entrega los lineamientos generales para estructurar, coordinar y armonizar los esfuerzos de los cuatro campos de acción del Estado con el propósito de enfrentar los obstáculos, riesgos y amenazas que terceros puedan alzar contra el interés nacional.* La amplitud y profundidad de esta definición me releva de mayores

comentarios excepto el manifestar que todos los peruanos como miembros de una colectividad democrática tenemos deberes y derechos. Uno de los deberes, como hemos mencionado anteriormente, es contribuir a la Defensa Nacional y uno de los derechos es conocer las orientaciones y contenidos de la política de Defensa Nacional con el detalle necesario, adecuado y prudente.

La Política de Defensa Nacional debe ser una política de Estado y no una política de Gobierno, e implica un proceso que incluye además de la definición de objetivos específicos, la provisión y asignación de los recursos económicos correspondientes, lo cual significa que se deben compatibilizar y armonizar factores estratégicos, geopolíticos, financieros, tecnológicos, sociales y otros de diverso orden, cuyo concurso es indispensable para el adecuado funcionamiento de la Defensa Nacional.

El acelerado proceso de globalización de la economía y del comercio internacional, hace en cierto modo que los intereses de las naciones sean modulados por los intereses de las empresas transnacionales que tienen inversiones diversificadas en gran número de países. Asimismo, las nuevas normas de comercio internacional dejan poco lugar a las antiguas prácticas proteccionistas que los Estados empleaban para permitir un desarrollo gradual de su aparato productivo y adecuarlo a la libre competencia. Este conjunto de nuevas reglas de juego internacionales en el plano económico, ha dado lugar a algunas teorías y opiniones en el ámbito de la Seguridad Nacional que sostienen conceptos tales como la ausencia de fronteras, la defensa colectiva y por ende la no necesidad de Fuerzas Armadas nacionales.

Estas corrientes de pensamiento han encontrado un terreno fértil para germinar en nuestro país debido al lamentable proceso de corrupción ocurrido en el último decenio; del cual, las Fuerzas Armadas fueron actores principales junto con casi la totalidad de las instituciones existentes en el ámbito de todos los poderes del Estado. Al respecto, el que un grupo social o una institución determinada de la nación atraviese un profundo bache en su moral colectiva, tiene una importancia relativa, pero las Fuerzas Armadas no pueden permitirse esa debilidad porque en ellas descansa la responsabilidad de la supervivencia misma de la patria. Afirma Amadeo Martínez en su libro **España Indefensa**: *El peor mal que puede afectar a las Fuerzas Armadas es la falta de moral, la ausencia de perspectivas profesionales de sus integrantes y la animadversión de la sociedad*[10].

Con singular frecuencia se pueden leer en los principales diarios de circulación nacional opiniones que pronostican un estado de paz permanente y ausencia de conflictos de cualquier género, opiniones que sugieren borrar del

léxico empleado en análisis estratégico el término "Hipótesis de Conflicto" para reemplazarlo por "Hipótesis de Cooperación".

También es común leer sobre la reestructuración de las Fuerzas Armadas, que para algunos es sinónimo de reducirlas a su mínima expresión, así como del control civil sobre las mismas. Se ha proclamado la necesidad de un debate nacional para determinar qué modelo de Fuerzas Armadas se desea tener. Se insiste en que las Fuerzas Armadas deben ser profesionales, pero sin aclarar qué se entiende por profesional.

Todas estas opiniones en realidad tienen interpretaciones diferentes y hasta diametralmente opuestas para un mismo concepto. Por ejemplo, el deseo de Fuerzas Armadas profesionales, puede significar para algunos, que sus miembros se dediquen con exclusividad a actividades propias de su función, sin pronunciarse ni intervenir en la vida política de la nación, es decir, instituciones estrictamente profesionales y técnicas cuya única misión consiste en prepararse para la guerra y hacer la guerra. Para otros, puede ser que la citada profesionalidad se refiera a apartar a los miembros de las Fuerzas Armadas de las funciones y competencias ligadas al desarrollo nacional y a las industrias relacionadas con la Defensa Nacional, como puede ser por ejemplo el SIMA-PERU. Otra interpretación de Fuerzas Armadas profesionales, es aquella que concibe a todos los miembros que las conforman como personal de carrera voluntario y no por personas que realizan el servicio militar.

Por último, otro punto de vista sobre el mismo término, y en mi concepto el más preocupante, es aquel que concibe las Fuerzas Armadas "profesionales", cuando sus normas, sus características y el comportamiento de sus miembros son sensiblemente iguales a una organización empresarial civil, en que la ocupación o empleo está definido en términos contractuales del mercado laboral. En este tipo de Fuerzas Armadas, **que han adoptado el modelo llamado ocupacional**, las virtudes morales e ideales tales como el valor, la lealtad, vocación de servicio al país, espíritu de sacrificio, etc. pasan a un segundo plano, pues el ser miembro de las Fuerzas Armadas se convierte en algo así como un empleo más. De este modo, piensan algunos, el personal de las Fuerzas Armadas estaría plena y totalmente integrado a la Sociedad.

Quiero detenerme para comentar algo más sobre el "modelo ocupacional" de Fuerzas Armadas, que sin duda alguna ha nacido de experiencias y conceptos muy diferentes y ajenos a nuestra cultura e idiosincrasia. Este programa viene siendo implementado en las Fuerzas Armadas Españolas desde inicio de la década pasada y postula la transición de las Instituciones Armadas desde el tradicional "modelo institucional" hasta el "modelo ocupacional". Para cumplir

con dicho objetivo, se han operado profundas reformas en los programas académicos de las Escuelas de Formación, que han significado la imposición de una nueva cultura que responde al sistema ocupacional profesional, y en cierto modo se han desplazado los viejos ideales de la mística, la vocación y el honor militar, que eran propios de la organización del modelo institucional. Al respecto, quien habla no cuenta con información detallada para poder realizar una evaluación completa de los resultados obtenidos; sin embargo, existe información confiable y verificable de que la "ocupación" o "empleo" como miembro de las Fuerzas Armadas españolas ha alcanzado un preocupante grado de desaprobación, disconformidad y hasta rechazo por parte de la civilidad, al punto que actualmente están ofreciendo la nacionalidad a extranjeros, particularmente iberoamericanos, para que puedan cubrir sus cuadros en el servicio activo.

La situación antes descrita, estimo es producto de una pérdida paulatina de mística e identificación de la juventud con los conceptos de patria y seguridad nacional, lo cual debe servir como una señal de alerta para actuar con extrema cautela cuando se trata de introducir reformas en la organización y sistemas que gobiernan las Fuerzas Armadas. Un paso en la dirección equivocada puede llegar a debilitar y hasta amenazar la existencia misma de dichas instituciones. La coyuntura actual en nuestro país es extremadamente delicada en estos aspectos y requiere más que nunca de un alto grado de madurez y de un sereno y meditado análisis por parte de nuestras autoridades civiles y políticas.

RELACIONES CIVIL-MILITARES

Las relaciones entre civiles y militares, si bien por naturaleza deberían ser un tema básicamente sociológico, es un asunto materia de frecuente análisis por parte de los estudiosos de la ciencia política contemporánea. Las relaciones entre civiles y militares se plantean siempre en términos de un problema por resolver o de una tensión que debe ser manejada y controlada. Por tal motivo, es necesario examinar aunque sea de forma muy esquemática, los problemas que se suscitan entre dos grupos sociales perfectamente definidos: nuestras Fuerzas Armadas y el resto de la sociedad.

Con algunos ribetes de antagonismo y rechazo presentes en pequeños sectores, la actitud que predomina en las relaciones civil-militares de nuestra patria es la llamada coexistencial. Esta actitud, marcada por la indiferencia y tendencia al aislamiento de las Fuerzas Armadas, es asumida por la mayoría de los sectores intelectuales o medianamente cultos que, aun considerando que existe la necesidad de las Fuerzas Armadas, su misma existencia entraña tal cantidad de aspectos negativos para la sociedad, que lo mejor que la sociedad

puede hacer con ellos es mantenerlos aislados. Por otra parte, en un sector importante del ámbito de las Fuerzas Armadas se percibe claramente la actitud mencionada y existe como contraparte un sentimiento similar.

Asimismo, en los pequeños grupos que constituyen los polos que enmarcan estas relaciones, están presentes claras actitudes de mutuo antagonismo, pues para este pequeño sector de civiles la Fuerza Armada es una colectividad no grata, inútil y perniciosa para la sociedad y la democracia; mientras que para un similar sector de la Fuerza Armada, los civiles antes referidos no son más que un grupo de intelectualoides decadentes, ignorantes de la realidad histórica de la nación, pacifistas y por lo tanto cobardes. La realidad es que tanto de un lado como del otro, es decir desde amplios sectores de las esferas militar y civil, se miran con sentimientos de recelo, disgusto, menosprecio e incluso con aversión y hostilidad.

Esta situación afecta directamente la paz social y estabilidad de la nación, la cual se ve menoscabada por la existencia de las malas y equivocadas relaciones entre estos importantes sectores de la sociedad. Por ello, que es necesario y urgente buscar una forma nueva y constructiva para esta relación, obviamente basada en el respeto mutuo, lo cual implica voluntad permanente de acercamiento por ambas partes para superar las actitudes equívocas. Es necesario cambiar la **actitud de coexistencia** por una de convivencia fecunda. La **actitud de convivencia** supone el reconocimiento recíproco de valores en los dos actores sociales en cuestión, los cuales deben considerarse mutuamente situados en el mismo plano de consideración, de interés, de apoyo y de cooperación. Para que se produzca esta beneficiosa actitud de convivencia entre civiles y militares, es necesaria una condición previa e indispensable: el mutuo conocimiento. De aquí la necesidad de trabajar arduamente para crear muchas ocasiones de interacción fluida con elementos civiles de la sociedad, para lograr que ellos conozcan a sus Fuerzas Armadas.

La tarea es muy clara, desmontar antagonismos y errores, evitar recelos, derrumbar algunos mitos, como el de dividir a la Sociedad Nacional en Sociedad Civil y Militar, o aquel que construye poderes enfrentados, me refiero a los supuestos "poder civil" y "poder militar", planteamiento realmente equivocado, ya que en naciones democráticas como la nuestra, solo existe el poder del Estado que emana del pueblo mismo y se ejerce a través del Presidente Constitucional de la República.

En la actualidad, una de las cuestiones más importantes que debe ser motivo de debate nacional es el significado del apoliticismo castrense y la no deliberancia. Este es un asunto de tal importancia que mientras no sea tratado, divulgado y

conocido profusamente por la civilidad, ocasionará malas interpretaciones que serán motivo de fricciones e inconvenientes para una efectiva integración civil-militar. El debate a que hago mención debe abordar y responder interrogantes tales como las siguientes: ¿por qué las Fuerzas Armadas deben estar sujetas a un régimen especial y no deben tener los mismos derechos y libertades públicas y políticas de que gozan los demás ciudadanos?, ¿cuáles son los derechos políticos que pueden ejercer los miembros de las Fuerzas Armadas, y cuáles los que no deben?, ¿cuáles son las razones que exigen que las Fuerzas Armadas así como cada uno de sus miembros deban abstenerse de actuar en política?

Los miembros de las Fuerzas Armadas en situación de actividad se encuentran en una situación particular. La vida militar y la esencia misma de la función castrense exigen condicionamientos que difieren radicalmente de los de la vida civil. Por ejemplo, el mantenimiento de una rigurosa disciplina, base sobre la que funcionan las Fuerzas Armadas, no se concilia fácilmente con los métodos y procedimientos que operan en una estructura administrativa civil; del mismo modo, los principios de jerarquía y obediencia, que constituyen elementos esenciales para el funcionamiento eficaz de las Instituciones Armadas, tienen connotaciones diferentes a las de una institución civil. En resumen, no se pueden concebir, ni desde luego existen en el mundo, Fuerzas Armadas ajenas a los principios de disciplina, jerarquía y obediencia, lo cual implica necesariamente la no aplicación, para los miembros de las Fuerzas Armadas, de algunos de los derechos y libertades políticas consagradas en las normas constitucionales y legales, y por consiguiente, la necesidad de establecimiento de una normatividad jurídica especial y destinada a garantizar el cumplimiento de dichos principios.

La relación entre el poder político y las Fuerzas Armadas es un tema crucial de estudio de las ciencias políticas. Los miembros de las Fuerzas Armadas son depositarios de elementos de poder, llámense armas y entrenamiento, para constituirse en custodios de la sociedad y de la nación contra una agresión externa, o contra la subversión interna u otros peligros. A este punto la antigua pregunta cobra vigencia, ¿quién custodia a los custodios?, y la respuesta a la misma es la raíz y el origen de lo que se conoce como el apoliticismo y la no deliberación castrense.

El término apolítico y su aplicación en las Fuerzas Armadas debe ser desarrollado y desagregado adecuadamente, de manera que toda la sociedad peruana tenga un claro concepto de lo que significa y de lo que se espera de las Fuerzas Armadas en este aspecto. En su acepción primaria apolítico significa ajeno a la política, razón por la cual no parecería realista afirmar que las Fuerzas Armadas como instituciones, o sus miembros individualmente, puedan ser o permanecer ajenos a la política, no solamente porque el hombre es un ser político

por naturaleza sino porque la misión de las Fuerzas Armadas implica el análisis político interno y externo, para poder elaborar las hipótesis de conflicto que se presenten y recomendar al supremo gobierno las medidas de previsión convenientes, manteniendo así la seguridad nacional.

Lo que las Fuerzas Armadas o sus miembros no pueden hacer es sustentar preferencias o actuar en política apoyándose en su condición de tales, o tratar de hacer prevalecer opiniones u opciones como expresión del pensamiento de su institución. Si bien es cierto que los miembros de las Fuerzas Armadas no pueden ser apolíticos, en el estricto sentido de la palabra, **sí deben abstenerse totalmente de actuar en política, deben ser apartidistas, no deliberantes en aspectos de política contingente y sobre todo deben mantener una meridiana e impecable neutralidad política**. Tal como lo deben hacer en igual o menor medida un juez o un sacerdote.

Además de los aspectos antes mencionados, es necesario que la sociedad en su conjunto conozca con profundidad qué son las Fuerzas Armadas, cuál es la función específica de ellas en la sociedad, qué lugar ocupan en la realidad social del país, cuál es su importancia y su razón de ser, cuáles son sus fundamentos políticos y jurídicos, etc. Éstas y muchas otras interrogantes deben ser despejadas a lo largo y ancho del país a través de la comunicación e interacción entre los miembros de las Fuerzas Armadas y los diferentes sectores de la sociedad.

Por otra parte, existen muchos ámbitos de convivencia y cooperación en los cuales pueden interactuar juntos civiles y militares. Me refiero a ámbitos científicos, tecnológicos y culturales. En estos aspectos considero necesario poner en relieve la gran importancia del nivel académico de preparación que deben tener las Escuelas de Oficiales de Institutos Armados. Los programas académicos deben ser del mismo o mejor nivel que los de las Universidades y deben lograr como producto un Oficial que además de su formación profesional castrense, de acuerdo a los requerimientos de cada Institución, esté ampliamente preparado en el área humanística, administrativa y tecnológica. Mi experiencia en el área educativa me lleva a la convicción de que una educación de alto nivel para nuestros Oficiales facilitará en el futuro lograr excelentes resultados y convertir lo que hoy día se denomina relaciones entre civiles y militares, como si fuesen dos mundos diferentes, en una verdadera integración entre estos dos importantes sectores de la Sociedad Nacional: la Civilidad y las Fuerzas Armadas.

¿Cuál sería el real significado de una integración entre la civilidad y las Fuerzas Armadas en nuestro país? Los beneficios serían múltiples, pero el más significativo sin duda alguna es que se incrementaría notablemente la seguridad nacional en nuestra patria, ya que la sociedad entendería el rol que cumplen sus

Fuerzas Armadas y éstas actuarían motivadas y con la gran fuerza moral de saberse respaldadas y no desatendidas por parte del gobierno y la ciudadanía.

REFLEXIONES FINALES

La seguridad nacional, como lo hemos expresado anteriormente, tiene una concepción amplia y un profundo significado que **debe ser necesariamente compartido por todo el país**, ya que no sólo comprende la defensa de la patria sino también su desarrollo integral, que capacite al país para el logro de sus objetivos nacionales y le permita superar con éxito toda situación que ponga en peligro la consecución de dichos objetivos.

Debemos reconocer como una realidad el hecho de que existen muchos sectores de nuestra sociedad que desconocen la función de las Fuerzas Armadas y que las miran con indiferencia y menosprecio, que creen que ellas no tienen razón de ser, que son la antinomia de la democracia y que sólo sirven para distraer recursos que podrían ser destinados al desarrollo.

Por otra parte, pese a que algunos sectores políticos, que están conduciendo las actuales reformas constitucionales y legales relativas a la seguridad y defensa nacional, expresan con claridad la concepción de que las Fuerzas Armadas deben ser profesionales, jerarquizadas, disciplinadas, apolíticas, no deliberantes y esencialmente obedientes al poder civil; se tiene la evidencia, por las diferentes opiniones que diariamente se vierten en los medios de comunicación, que otros sectores no tienen claros o al menos no tienen interpretación uniforme, de los conceptos contenidos en tales expresiones, así como su verdadero sentido y alcance.

Finalmente, considero que el reto que tienen las Fuerzas Armadas y específicamente nuestra Marina de Guerra en la coyuntura actual, es asumir un rol activo y lograr una interacción adecuada con el sector civil de la sociedad, con la finalidad de ampliar y divulgar los conceptos tratados, propiciando que tanto en la población en general, como en el elemento político dirigencial del país, se genere una conciencia colectiva orientada a no descuidar la Seguridad Nacional como garantía de un proceso de desarrollo sostenible.

No quisiera concluir estas palabras sin antes reiterar mi agradecimiento por la distinción que hoy se me concede, la cual conlleva el firme compromiso, como Oficial de Marina y como peruano, de permanente colaboración con los nobles objetivos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

NOTAS

1. Maritain, Jacques. **El hombre y el Estado**. Santiago, 1974, p. 35.
2. Sánchez Agesta, Luis. **Principios de la Teoría Política**. Madrid, 1979, p. 165-166.
3. Hauriou, André. **Derecho Constitucional e Instituciones Políticas**. Barcelona, 1971, p. 164.
4. Blanco, Joaquín. **Defensa Nacional y Fuerzas Armadas**. Madrid, 1987, p. 118.
5. Munilla, Eduardo. **Introducción a la Estrategia Militar Española**. Madrid, 1984, p. 32.
6. Salgado, Jesús. **Universidad y Fuerzas Armadas**. Madrid, 1987, p. 12.
7. Freundt, Julien. **Sociología del Conflicto**. Madrid, 1995, p. 83, 84.
8. Arencibia de Torres, Juan. **Ejército y Libertad**. Tenerife, 1986, p. 51.
9. González Ruiz, Eduardo. **La Misión del Ejército en la Sociedad Contemporánea**. Madrid, 1977, p. 7.
10. Martínez Inglés, Amadeo. **España Indefensa**. Barcelona, 1989, p. 34.

Discurso de recepción del Embajador José de la Puente Radbill

Una cosa es leer un discurso, el que acaba de pronunciar el Almirante Noriega, y otra cosa es escucharlo. La liberación que se produce en transmitir de viva voz pensamientos tan meditados, tan profundos, me lleva a pensar también que no es por azar que un hombre de la diplomacia haya sido escogido, se le haya dado el gran honor por parte del Presidente del Instituto, de pronunciar lo que podríamos denominar un discurso de recepción.

Los diplomáticos estamos en un territorio difícil de definir, porque no somos totalmente civiles; tampoco somos militares pero ello en buena cuenta es el resultado del manejo inapropiado que se hace de ciertos temas muy complejos y sensibles. Por ejemplo el de señalar las diferencias que existen entre Nación y Estado. La Nación es un fenómeno histórico, sociológico, de un profundo contenido espiritual, que gira también alrededor de valores. El Estado es un fenómeno jurídico que trata de encuadrar dentro de la Constitución y de las leyes, algunos aspectos de la Nación, que es eterna. El Estado es transitorio en algunos aspectos y su expresión de transitoriedad más frecuente es el gobierno de turno.

La posición de un gobierno cuando se inclina fundamentalmente a recoger solamente los mandatos jurídicos de una Constitución, olvidando la entraña espiritual, sociológica, de la Nación y su historia se auto-deslegitima.

Hace algunos años un sociólogo historiador peruano, el doctor José Matos Mar, tuvo un acierto extraordinario al escoger el título de un ensayo que hizo sobre la realidad peruana. Señaló que la crisis del Estado y el desborde popular, conjuntamente, producían una situación que nos podía llevar al caos. Temo que estamos penetrando en ese territorio político.

Aquí estamos cuarenta Miembros de Número, a veces somos un poco más. Cuarenta peruanos que tienen un profundo sentido de nacionalidad; de una nacionalidad que no nos la pueden quitar aunque conquistaran el territorio nacional.

La Nación peruana seguiría existiendo, porque es un ente sociológico, porque es un ente histórico, un ente racial, y sobre todo con entes individuales con valores muy propios de la Nación peruana. De tal manera, que me resisto a esta división sociológica, pero tenemos que aceptarla, porque es el manejo y el enfoque al que nos llevan las circunstancias.

Como ha señalado el Almirante Noriega, las circunstancias son especialmente duras, en estos últimos meses, e inclusive en estos últimos días. Tal vez no vale la pena traerlas a este recinto, porque pertenecen a otros ámbitos, ámbitos subterráneos de los cuales todos nosotros queremos alejarnos.

Me he permitido esta licencia y les pido que me excusen por ella, porque en una actuación tan solemne como es el ingreso a nuestro Instituto de un ilustre miembro de la Marina de Guerra del Perú, lo usual, lo protocolar, es leer un breve discurso de recepción, por ello paso disciplinadamente a leer estas breves líneas, motivadas por las hondas reflexiones que merece el análisis de la realidad nacional que desarrolla el Valm. Noriega Lores, en un esfuerzo extraordinario de síntesis conceptual sobre un tema tan difícil y tan controvertido como es el de la Seguridad Nacional e Integración civil-militar.

Once años de una tiranía difícil de definir académicamente, no sólo demolió el edificio de nuestra institucionalidad, sino que socavó las reservas morales de nuestra Patria.

Por ello, su reconstrucción no se rige solo por las reglas del quehacer jurídico y económico, sino que demanda un reconocimiento cabal de todas las carencias éticas, destruidas en ese espacio cronológico.

Bajo esas circunstancias nos encontramos en este recinto, que sí alberga altos valores nacionales y sin la inexplicable valle levantada entre la civilidad y las Fuerzas Armadas.

No en vano, generaciones de marinos y diplomáticos, han recorrido caminos paralelos, que al decir de Plutarco, pueden bajo el influjo de la coincidencia de valores, terminar en rutas coincidentes en el espacio físico y en el pensamiento.

Hoy, tenemos frente a nosotros a un Almirante y Maestro, con casi un lustro inmerso en las aguas académicas de la Escuela Naval del Perú, que le permitió comprobar que en la docencia se encuentra la mejor ruta para alcanzar valores comunes a todos los peruanos.

Y allí está toda la diferencia, entre ética e inconformismo ante los espacios históricos de oprobio y de vergüenza, de la mujer y del hombre peruano, y no ante un hecho episódico cual es el de ser civil o militar.

Quizá más de cincuenta años de caudillismo militar después de la Independencia, ciclo superado con la elección del primer ciudadano elegido constitucionalmente en 1872, me refiero a don Manuel Pardo, y la presencia intermitente de dictaduras militares en los 180 años de la República, confundieron en una falsa disyuntiva entre civiles y militares, lo que en realidad fue una carencia de inconformismo y de cultura política en nuestras clases dirigentes que, a través de subalternas apetencias económicas, corrompieron a los jóvenes líderes de la Independencia.

Es pues la carencia de valores de la sociedad civil, heredera del oscurantismo colonial, y la convicción de los integrantes de estratos menos favorecidos, que la única ruta de acceso al bienestar anhelado era tal vez su incorporación a la vida militar, con que se inicia el falso espacio entre militares y civiles, disyuntiva que filosóficamente es aberrante.

Hablar en la actualidad de militares sin hablar de desarrollo, de educación masiva, de altos valores morales, es apartarse de metas que se pueden lograr con o sin uniforme, ya que esa cobertura material envuelve a un solo corazón y a una mente, como elementos fundamentales del hombre peruano.

Por todo ello, cuánta razón tiene el Almirante Noriega cuando expresa, recogiendo el pensamiento profundo de Jacques Maritain, que "los conceptos de sociedad civil y sociedad política implican un converger adecuado de las personas a su perfección común" y agrega "¿Cómo debemos entender este bien común? No se trata de la suma de los bienes de las partes, ni tampoco es el bien del todo sacrificando a las partes, de ser así estaríamos ante un liberalismo

individualista en el primer caso y un socialismo colectivista en el segundo, se trata entonces del bien que es común al todo y a las partes que con él deben beneficiarse".

Y me pregunto, ante estas afirmaciones, ¿estamos escuchando a un Almirante o a un civil ilustrado? La disyuntiva por sí sola es incompleta. Estamos escuchando a un buen peruano, nutrido con la rica experiencia que le ha dado su noble Institución, y que tuvo el acierto de inculcarle que la vida que llevó en las aulas de la Escuela Naval, no era para establecer diferencias entre los peruanos sino para que supiera navegar en las aguas, a veces procelosas, del quehacer nacional.

Hoy nos encontramos bajo este ambiente de auténtica peruanidad, que me albergó al igual que a ilustres historiadores, académicos y hombres de la diplomacia, para convivir en el mejor y más preciado espacio de la convivencia humana, aquel en que se aceptan todas las ideas que descansen en una base común: el entrañable e irrenunciable amor por esta tierra que nos ha ofrecido el desafío de la lucha constante por el bienestar nacional.

Como hombre de la diplomacia me fascina la claridad conceptual del Almirante Noriega frente a los elementos que son inseparables de toda negociación internacional, y a veces entre humanos, y cito: "Una Nación carente de una fuerza militar propia, no es sujeto de negociación y está destinada al sometimiento. La disuasión, desde el punto de vista estratégico, es un efecto que se crea en la percepción adversaria acerca de la fortaleza de las capacidades que el país disuasor posee y de la voluntad política de éste para emplear el poder nacional en resguardo del interés nacional".

Creo, finalmente, que el objeto central de esta sesión solemne, pero entrañable, es escucharlo, como lo hemos hecho con fruición, a usted señor Almirante, y decirle con frase que ya forma parte de mi léxico: bienvenido a bordo, pero a una nave en la que navegará usted en aguas aparentemente tranquilas, pero que se alzan encrespadas cada vez que la dignidad nacional lo demande.

Artículos

*Relación entre la quiebra del Banco del Perú y Londres y la industria azucarera**

JOSÉ EDUARDO CAVANI RÍOS

En memoria a Luis Alfonso Vargas Echaiz, diplomático e historiador.

I. INTRODUCCIÓN

La contribución del sistema bancario al desarrollo de la economía peruana a través de nuestra historia ha revestido gran importancia, por ser éste la fuente principal del crédito que mueve a los componentes del ciclo de producción industrial. Así, el Perú siempre que hubo de salir de alguna conmoción social, política o económica encontraba como uno de los pilares para su reconstrucción a los bancos.

El objetivo de este trabajo es examinar la economía peruana a finales del gobierno de Leguía, a través de la relación de dos actividades importantes: la financiera, con su entidad más representativa el Banco del Perú y Londres, y la agro-exportación, con el rubro más destacado como es el del azúcar. Para ello hemos dividido el trabajo en tres partes.

En la primera parte, nos dedicaremos a revisar la situación de la banca en el Perú de finales del Oncenio, los efectos de la crisis mundial y el cambio del sistema monetario, así como analizar el estado del Banco del Perú y Londres luego del último gobierno de Leguía.

En la segunda parte, nos detendremos a señalar los substanciales avances de la industria azucarera durante y luego del periodo gubernamental antes señalado. Haremos aquí hincapié en el desarrollo de la agro-exportación del azúcar.

---

* Trabajo ganador del IV Concurso Monográfico de Historia, convocado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP).

En la última parte, fijaremos nuestra atención al vínculo del Banco del Perú y Londres con el desarrollo industrial azucarero y el significado que tuvo para este sector la desaparición del primero.

CAPÍTULO I

LA QUIEBRA DEL BANCO DEL PERÚ Y LONDRES

1. SITUACIÓN DE LA BANCA EN EL PERÚ A FINES DEL ONCENIO

El fin del gobierno de Leguía marca también el fin de la institución financiera más representativas del periodo de la historia bancaria y monetaria del Perú que se iniciara luego de la Guerra con Chile, y que Carlos Camprubí destacó como surgida "del caos y la desgracia"[1].

En efecto, el sistema bancario llegado hasta la caída del leguiísmo empezó, después de la debacle de 1879, con dos entidades nacionales y una extranjera: el Banco de Tacna, el Banco del Callao y la sucursal en el Perú del Banco de Londres, Méjico y Sud América. Estos dos últimos se fusionarían para formar el Banco del Perú y Londres, considerado por ese entonces como "la más poderosa institución nacional; de una bien cimentada fama de respetabilidad, no solo en nuestro país sino en el exterior"[2].

No obstante tener el Estado las manos atadas para intervenir en el sistema financiero, "en la regulación bancaria se presenta en 1914 con la Primera Guerra Mundial la más significativa excepción que permite, a pedido de los industriales, comerciantes, el establecimiento de "las moratorias y los primeros feriados para evitar el pánico y la quiebra de los bancos. A partir de ese momento, la doctrina liberal peruana había desaparecido y una nueva acción política otorgó al estado no solamente la intervención sino la dirección de los negocios públicos"[3].

Aún con ese significativo avance, en la realidad la banca tenía que verse *ad portas* del colapso para permitir el apoyo estatal. Así, las ventajas del sistema de banca libre motivaron el interés británico en ella, usándolo como eficaz mecanismo de control. Muestra de ello es el hecho que el Banco del Perú y Londres tuviera, en 1900, fondos valorizados en 1,257.632 libras esterlinas, cuando la suma de los más importantes bancos y la Caja de Ahorro de Lima sumaban 1, 199.285 Lp.[4]

De esta forma, se fueron desarrollando circuitos bancarios; primero, alrededor de la actividad agro-minera y luego, entre 1895 a 1900, con la actividad mercantil financiera que impulsó "los recursos provenientes de la producción para el mercado mundial"[5]. De la misma forma, apunta Bardella al señalar que, "a pesar

de los pocos años transcurridos desde el fin de las hostilidades, el Perú pudo terminar el siglo XIX con un sistema bancario ya de cierta envergadura por contar con 4 instituciones bancarias comerciales con la Caja de Ahorros de la Beneficencia Pública de Lima y con la pequeña Acumulativa Sociedad Mutua de Ahorros"[6].

1.1. Los Bancos y la crisis mundial

El liberalismo económico que llevaban a cabo los civilistas, no obstante haber hecho despegar la economía peruana en los 30 primeros años del siglo XX, solía conmocionarse ante cualquier anormalidad en el mercado, de tal forma que con la crisis de 1929 todo este modelo se desmoronó junto con Leguía. Por ello, cuando la oligarquía deseó volver a tener los privilegios de antaño se da cuenta que "el país que encuentran es distinto al que dejaron"[7].

Con la depresión del capital especulativo y la quiebra de múltiples empresas capitalistas, Leguía se vio privado de los empréstitos norteamericanos motivo por el cual luego, el gobierno, mediante Ley 6745, solicitó a los bancos un préstamo de 9.6 millones, sin contar con la debilidad que ellos experimentaban y el temor de encontrarse en la misma situación que sus pares en el extranjero[8], pues había una "mayor dificultad de los comerciantes para cumplir con sus compromisos bancarios, y la restricción de estos en la operación"[9].

Efectivamente, "la caída de las cotizaciones de las materias primas por debajo de los costos de producción afectó en primer término a las propias empresas productoras, algunas de las cuales debieron suspender sus actividades en tanto que atravesaron por una etapa crítica cuyas consecuencias golpearon directamente a los bancos que las financiaban"[10].

1.2. Repercusiones en el sistema monetario

La libra peruana gozó de gran estabilidad en dos periodos, dentro de los primeros 30 años del siglo XX, frente a la libra esterlina y al dólar americano. La primera, en los años de 1900 a 1914 "durante los cuales la libra peruana de oro había mantenido un valor igual al de la libra esterlina y la misma paridad de esta última (US$ 4.86 por libra) frente al dólar de los Estados Unidos"[11]. El segundo, se encuentra comprendido entre los años 1916-1920[12].

Luego, conseguiría una considerable estabilidad cotizándose en promedio a US$ 4.00 por libra el año previo al "jueves negro",[13] que por cierto no afectó directamente al tipo de cambio pero que sí impidió al Perú colocar el saldo de los empréstitos norteamericanos en su país dando origen a un clima de desconfianza

en nuestra solidez económica, así como que se notara "en los círculos oficiales y financieros un marcado pesimismo"[14].

Esta crisis del cambio[15] que provocó una devaluación de 18%, motivó al estado a adoptar, bajo el asesoramiento de la Misión Kemmerer, el 1 de febrero de 1930 la modificación del tipo de nuestro patrón de oro, creando para ello el sol de oro que tomó como referencia al dólar, con lo cual el gobierno "optó por abandonar la antigua paridad de 0.7323 gramos de oro fino por sol que había regido durante más de treinta años y se pronunció por una paridad de 0.601853 equivalente a US$ 4.00 por libra (o sea US$ 0.40 por sol de oro)"[16]. Había llegado a su fin el patrón de oro, libre creación de Nicolás de Piérola.

Al no ser esta moneda respaldada por una balanza de pagos favorable que al parecer sólo tenía "un sentido literario y no responde efectivamente a una positiva existencia de saldos de dinero"[17], la convertibilidad del sol de oro, como consecuencia, perdió credibilidad viéndose el Banco de Reserva obligado a relajar su política monetaria y acceder a solicitudes de redescuento como la del Perú y Londres por S/. 1.2 millones[18].

2. LA SITUACIÓN DEL BANCO DEL PERÚ Y LONDRES DESPUÉS DE LA CAÍDA DE LEGUÍA

Al caer Leguía no terminó el divorcio que existía entre la economía y la política, originario del gobierno de Nicolás de Piérola, dando como resultado el otorgar poco interés al verdadero desarrollo industrial, del cual paradójicamente supo succionar algunas ganancias a través del impuesto.

El Oncenio significó el establecimiento primero del poder económico y luego del poder político norteamericano, tanto que algunos autores como Macera determinan que "el Perú podrá ser considerado alrededor de 1920-1930 una provincia del imperio capitalista norteamericano"[19]. De esta situación se beneficiaron principalmente los más allegados al leguiísmo permitiendo que la cerrada estructura oligárquica acogiera "en su seno a gentes enriquecidas recientemente"[20].

En buena cuenta, el periodo que se inicia con la caída de Leguía y termina con la II Guerra Mundial "es toda una época en el desarrollo de la sociedad global peruana durante la cual se consolidó una política estatal conservadora que sin modificar sustancialmente las condiciones económicas y sociales del país y sin proponerse nuevos objetivos, consistió en algunos progresos menores"[21].

2.1. Relación del Banco del Perú y Londres con el gobierno de Leguía

Uno de los objetivos definidos del Oncenio fue "la centralización bancaria, la política crediticia y la estabilidad de la moneda en el tipo de cambio, ampliando los mecanismos de crédito existentes, favoreciendo el surgimiento de una burguesía urbana industrial"[22].

De este grupo de la burguesía los que más sintieron el colapso fueron "los que se habían colocado como intermediarios del gran capital financiero imperialista"[23]. Esta clase media conoce un vertiginoso ascenso de tal forma que a través de ella, dice Basadre, se dio paso a un "moderno capitalismo financiero"[24].

En una actitud poco saludable Leguía se había agenciado de importantes contactos, o más bien apoyó a su colocación, en el Perú y Londres lo que permitió el otorgar créditos preferenciales a personas dedicadas a actividades de agro-exportación, cayendo este banco en el error de sus similares bancos guaneros antes de la guerra con Chile de financiar prioritariamente una sola actividad.

El Perú y Londres tan vinculado al quehacer económico del país no negaría tener un considerable peso en las decisiones políticas o estar, de alguna forma, vinculado al gobierno. Basta recordar lo que Yepes nos dice al referirse al Banco del Callao, al comienzo de su vida institucional: "en torno a este banco, que operó como tal hasta 1896, se fue tejiendo uno de los grupos de influencia más importantes en la estructura de poder de comienzos de este siglo"[25].

Con el Crack financiero de 1929, se esfuma "la esperanza de fundar una nueva plutocracia de base mesocrática"[26] que el despilfarro y los malos manejos no alcanzaron a eliminar, ocasionando un empobrecimiento al grupo de azucareros que manejaban el Perú y Londres y que al igual que sus demás deudores dedicados a la agro-exportación se vieron en la imposibilidad de cumplir con sus obligaciones.

Basadre explica la catástrofe que significó la quiebra del Perú y Londres, en parte, "por la crisis desatada en 1929, por su excesivo ligamen con el leguiísmo, por la pasividad maliciosa del régimen de Sánchez Cerro y quizá hasta por análoga actitud de ciertas entidades en el mismo negocio"[27].

2.2. El final del Banco del Perú y Londres

Como ya anticipamos, la quiebra del Perú y Londres significó un duro golpe para la economía peruana. "Mientras Leguía se mantuvo en el poder el Perú y Londres funcionó más o menos normalmente. Sin embargo, un corto tiempo después de la expulsión de Leguía por un régimen militar el 25 de agosto de 1930 el Perú y Londres sufrió el 5 de octubre de 1930 un pánico de retiro de fondos"[28].

Al no poder atender la gran demanda de retiro de fondos se le otorgó una primera moratoria los días 13 al 18 de octubre del mismo año[29], siendo luego prorrogado hasta el 31 de diciembre cuando, cuando ya se pensaba en declararla en quiebra, lo que ocurrió el 21 de febrero de 1931, al vencer su última moratoria, asumiendo su liquidación la Superintendencia de Banca y Seguros.

Así llegaba a su fin la institución bancaria que fuera considerada como "el primer propulsor financiero del país" y el que impulsó "el crecimiento del Perú y con él la confianza de la Nación en sí misma"[30]. Su quiebra a decir de la Cámara de Comercio de Lima tuvo relación alguna "con la misma crisis mundial que ha desvalorizado los productos y ha debilitado las fuentes de producción"[31].

Sin embargo, nos parece atinado pensar como Basadre que el colapso del Perú y Londres más que ser una consecuencia de la crisis económica "coincidió" con la misma, al igual que con la crisis política luego de la caída de Leguía.

En efecto, el Banco del Perú y Londres hubiera podido sortear los avatares de nuestra economía como lo hiciera en sus orígenes antes de la conflagración de 1879 cuando era el Banco del Callao. Lamentablemente, ya por 1928, empezó a agudizarse la crisis de su prestigio, que el "jueves negro" más que afectarlo lo deja sin apoyo de la banca neoyorquina, a quienes acudieron por ayuda, para viabilizar y ejecutar sus planes de recuperación.

Muestra de lo dicho anteriormente, lo registra la Memoria sometida por el Consejo de Administración, a la Junta General de Accionistas, convocada para el 19 de febrero de 1931 que a la letra refiere lo siguiente: "los bancos operan con dos elementos, material el uno, y moral el otro. El elemento material es el dinero; el moral es el crédito. Nuestro Banco había perdido por completo el segundo. Sólo podía pensar en el primero. Todo propósito de restablecimiento de nuestra caja quedó deshecho con las corridas".

Mientras en los Estados Unidos el gobierno invocaba a sus ciudadanos a no perder la confianza en sus instituciones bancarias, en nuestro país las ventanillas del Perú y Londres estaban atestadas de clientes que deseaban retirar sus ahorros, siendo muestra clara del poco interés del gobierno en la solución de tan precaria situación en la que se encontraba este banco, esperando intervenir como ya era costumbre sólo frente al colapso.

Un motivo adicional a su desprestigio fue el hecho que producto del pánico financiero la mayoría de sus ahorristas deseara retirar todo su dinero, lo que de primera intención era inviable ya que por Ley N° 5854 de julio de 1927 el límite era la suma de cinco mil soles, ocasionando innumerables protestas. A esto se suma que el gobierno, a través del Banco de Reserva dispone un redescuento para



Hall principal del Banco del Perú y Londres.
El Banco Central: su historia y la economía del Perú 1821-1992, tomo I.

pagar los mencionados ahorros que en un inicio no involucraron a los depósitos especiales cuyos propietarios engrosaron las reclamaciones[32].

Esto nos permite señalar que la desaparición del Perú y Londres dio "un nuevo impulso" a entidades bancarias peruanas –mermando, en 1933, la presencia de grupos bancarios extranjeros–, como el Banco de Crédito, el Banco Internacional y el Banco Popular[33]. Este último gran contribuyente al mejoramiento económico de los Prado.

SISTEMA BANCARIO DEL SIGLO XIX			
Nombre del Banco	Matrix	Año de Creación	Año de Liquidación
A. Bancos de emisión y descuento			
De emsión (a)	Lima	1822	1824
De La Providencia	Lima	1862	nov. 1880
Del Perú	Lima	1862	jun. 1880
Londres, Méjico y Sud América	Lima y (ag. Callao)	1863	1897 (b)
De Lima	Lima	1869	ener. 1878
De Trujillo	La Libertad	1871	(n.d.)
Nacional del Perú	Lima	1872	nov. 1880
De Tacna	Tacna	1872	1884-1921
De Piura	Piura	1872	(n.d.)
De Arequipa	Arequipa	1872	(n.d.)
Grantizador	Lima	1872	(n.d.)
De Emisión del Cerro	Junín	1872	(n.d.)
Anglo Peruano	Londres (suc. Lima)	1873	fines 1876
Ascope o Chicama	La Libertad	1873	(n.d.)
B. Bancos de depósito y descuento			
Banco Mercantil del Perú (c)	Iquique (ag. Lima)	1877	jul. 1880
Del Callao	Callao	1977	1897 (b)
C. Bancos Hipotecarios			
Crédito Hipotecario	Lima	1866	1885
Territorial Hipotecario	Lima	1870	1885
D. Otras instituciones			
Banco Agrícola	Ica	(n.d.)	(n.d.)
Caja de Ahorros de Lima	Lima	1886	actual
Caja de Ahorros del Callao del Callao	Callao	1878	(n.d.)

(a) Creado para financiar la guerra con papel moneda.
(b) El Banco del Callao y el banco de Londres, Méjico y Sud América se fusionan en 1897, formando el Banco del Perú y Londres.
(c) Surge de la liquidación de la matriz en Londres del Anglo Americano.
(n.d.) No hay información sobre su liquidación, pero parecen que desaparecen con la guerra.

Fuente: Morón, Eduardo. **La experiencia de la Banca libre en el Perú: 1860-1879**, p. 21. Citado por Raúl Palacios Rodríguez, **Redes de poder en el Perú y América Latina: 1890-1930** (Lima: Fondo de Desarrollo Editorial de la Universidad de Lima, 2000), p. 170.

CAPÍTULO II

LA INDUSTRIA AZUCARERA A FINES DEL ONCENIO

1. PRINCIPALES PROGRESOS DE LA INDUSTRIA AZUCARERA DURANTE EL ONCENIO

El Perú es un país eminentemente agrícola, siendo la plantación del azúcar uno de los cultivos más representativos de nuestro modelo económico agro-exportador. Así muchas veces "cuando se habla de agricultura peruana, se piensa primeramente en las grandes plantaciones de productos de exportación, de algodón y de azúcar"[34].

Dichas plantaciones tienen su foco de desarrollo en la costa de nuestro país, en especial en la zona norte y central, que a decir de Pablo Macera responde a "una distribución que tenía sus orígenes en la época colonial"[35].

La industria azucarera en el Perú ha sido casi siempre susceptible a las crisis mundiales: económicas o políticas. Muestra de ello es la forma como su producción agrícola se tornó irregular a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Sin embargo, por entonces, "el cultivo de la caña de azúcar ocupó el primer lugar, seguido del algodón y del arroz"[36].

El regreso de Leguía al poder, en 1919, no significó el quebrantamiento de los intereses económicos de esta elite que sí vio anulada su participación política durante el Oncenio. "El leguiísmo no se atreve a tocar la gran propiedad terrateniente. La oligarquía feudal-comercial mantiene intacto su poder económico"[37], sólo los proyectos de irrigación del empresario norteamericano Charles Sutton implicaron una mejora en el aspecto agrario[38]. No obstante, "la orientación técnica y humanitaria"[39] que él les dio a dichos planes de riego y mejoramiento de la agricultura no fue convenientemente aprovechada por aquel gobernante.

Esta libertad dada al capital extranjero y a la oligarquía peruana desvinculó al gobierno de cualquier iniciativa en el desarrollo económico (Cap. I.1), el cual tampoco fue conjugado con los intereses de las masas populares[40].

El capital norteamericano, al igual que el inglés, iría retrayendo su importación de azúcar peruana motivado por la imposibilidad de absorber el excedente mundial de este producto, ocasionando grandes perjuicios a nuestra industria que no contaba con un "mercado propio de importancia" que pudiera adquirir lo que no se compraba en el exterior[41].

1.1. La herencia de la Guerra con Chile

El cultivo del azúcar dejó por ese entonces de contar tanto con la abundancia del fertilizante que empleado adecuadamente hacía elevar la calidad de éste como de la maquinaria para el procesamiento de la caña[42].

Sin suficiente guano que sirviera de garantía para los préstamos externos del Estado peruano, ni con la maquinaria idónea para cumplir con la demanda de este producto, la falta de capital se hizo evidente lo que provocó uno de los primeros cambios en el mapa azucarero sobre la base de la acumulación de pequeñas haciendas en manos de grandes compañías extranjeras (Cap. II.1).

Este periodo luego de la Guerra con Chile constituye paradójicamente el mayor impulso en la tarea de apoyar a la "reconstrucción nacional", brindándole un sistema agro-exportador más sólido y diversificado. Para esto contamos con la ayuda exterior[43]. Así, al finalizar el siglo XIX "llegaban trabajadores del Japón, capitales de los Estados Unidos, máquinas de Inglaterra, empresarios y técnicos de Italia, militares de Francia, comerciantes de Alemania. El mundo entero colaboraba en el renacimiento del Perú"[44].

En esta situación de cosas es el capital norteamericano el que muestra visos de predominancia, en el mercado peruano, frente a su par inglés que de por sí vio disminuidas sus intenciones de "controlar la comercialización mundial del azúcar" a través de préstamos que determinadas casas exportadoras daban a los agricultores antes del conflicto peruano-chileno[45].

En efecto, la industria azucarera deja de estar en manos de peruanos para ser manejada en su mayoría por compañías de nacionalidad extranjera. Así se preparó el nuevo escenario para el resurgimiento de una industria azucarera que permitió vencer nuevas contingencias a inicios del siglo XX, no obstante ser calificado este periodo por algunos autores como de aparente prosperidad[46].

1.2. Las repercusiones de la Primera Guerra Mundial

Encaminado el Perú hacia su recuperación ésta no significó para los gobernantes de entonces otra cosa que "viabilizar el proyecto definitivo de la dependencia"[47]. Sin embargo, ya no se esperaba las ganancias de la explotación del guano sino la industria peruana se presentaba al mercado internacional "sólidamente diversificada y con un comercio exterior de gran magnitud basado en nuestras cotizadas materias primas"[48].

El capital inglés va perdiendo presencia dentro de nuestra economía con el inicio de la Primera Guerra Mundial, pero su debilitamiento viene ya desde

comienzos del siglo XX[49]. Ejemplo de ello es la existencia de la Compañía Británica del Azúcar, con su refinería y amplias plantaciones de este alimento en Cañete, que luego decaería, producto del aumento de los cultivos de la caña en la Costa norte de nuestro país.

Cabe resaltar, que uno de los intentos de Inglaterra por resguardar sus intereses y los de sus nacionales que poseían extensiones considerables de tierra para este cultivo en Latinoamérica, y aún en todo el mundo, lo constituye la organización de la Conferencia de Bruselas en 1902 con el fin de estabilizar el precio del azúcar a 10 y 13 chelines, que por entonces había tenido una caída estrepitosa a 6 chelines el Cwt. (Hundredweight: quintal (50.8 Kg.)) cuando hace dos años se cotizaba en 12. Esta baja, a decir de Macera, "encontró a los azucareros peruanos sin capital líquido de operaciones y con equipos que no habían sido totalmente amortizados"[50].

La dependencia tanto a los estimables empréstitos norteamericano, característico del gobierno de Leguía, y el manejo de la agro-exportación por el capitalismo internacional produjo una aparente bonanza de nuestras finanzas que arrojaban cifras halagüeñas que luego, con la saturación del mercado mundial del azúcar, por ejemplo, y la crisis de 1929 (Cap. II.1.3.), demostrarían haber sido no nuestro progreso sino el de una minoría capitalista cuya nacionalidad poco tuvo que ver con la peruana[51].

Lo ganado por efecto de la Primera Guerra Mundial, sólo sirvió al rubro agrícola[52], principalmente costero, para su variable mejoramiento tecnológico ya que el capital que se suponía debía contribuir a la solidez de nuestra economía, en especial como fuente de reinversión para el sector industrial, regresaba muy crecido a su lugar de origen *máxime* cuando las grandes potencias de donde provenía éste adoptaban medidas proteccionistas a favor de su industria, como en la década del año 30, o cuando se necesitaba este capital para ayudar al resurgimiento de su economía[53], de tal forma que, como diría Macera, se minimizaba "el margen de beneficios y reinversiones para el país"[54].

Publicaciones, como el Economista Peruano, indicaban la situación luego del apogeo de las exportaciones producido por la Primera Guerra Mundial como un periodo de "reajuste de los consumos" y "quiebra de las especulaciones"[55], los cuales provocaron "una paralización de los grandes mercados y los precios han caído por debajo de los costos de producción"[56].

Este periodo de post Primera Guerra Mundial fue especialmente accidentado para la industria azucarera que empezaba también a vivir las primeras manifestaciones sociales[57]. Entonces, debilitada y replegada al norte del país llega la

producción del azúcar a fines de la década de 1920 donde todavía le depararía una crisis mucho más aguda.

1.3. Efectos de la caída de la Bolsa de Nueva York

Los efectos, en nuestra economía, del crack financiero de Wall Street en 1929 demostró cuán dependiente se había tornado ésta al capital extranjero, en especial norteamericano. Mientras que paralelamente en Europa se incidía más en un "nacionalismo económico" que cerraba las puertas a nuestras materias primas. A partir de aquí, a decir Luis Durand, "se abre un nuevo capítulo no sólo en la economía del Perú sino en la de todo el mundo"[58].

Nuestro modelo agro-exportador aplicado con fuerza, herencia de las ideas civilistas, que Leguía no se dio el trabajo de complementar con un mercado interno suficientemente fuerte[59], encontró sus primeros problemas ante el proteccionismo industrial de las grandes potencias. Agregándole a esto el hecho que el Perú no contaba con mercados preferenciales donde colocar productos como el azúcar.

Hablando de la importancia del mencionado mercado interno Wilfredo Kapsoli apunta que éste hubiera contribuido, bajo la sombra del capitalismo, a formar una nación peruana. Sin embargo, aún cuando éste capitalismo tuviera sus núcleos más dinámicos en áreas como la explotación azucarera, no existía una "clase hegemónica nacional" capaz de asumir este papel sino contrariamente dichas actividades se desarrollaban dentro de un contexto colonial y dependiente[60]. Y lo que es peor, la manera de operar de las grandes empresas bajo formas de "enclaves" fue óbice para nuestra industrialización[61].

Nuestra relación con el capitalismo internacional también significó importar, aunque poca cantidad, algunos bienes de capital para nuestro desarrollo industrial. Esta situación expone a Estados con este modelo económico, como el nuestro, "a sufrir los efectos de las crisis económicas cíclicas de los países industrializados que son sus abastecedores, y que, a la vez son clientes de nuestros productos"[62].

Lo anterior provocó la caída del valor de nuestras exportaciones consistentes en materias primas y el retraimiento de las inversiones extranjeras en nuestro país[63], en especial norteamericanas e inglesas. En el caso del azúcar su dependencia a los mercados externos, provocó la disminución considerable de su precio, el cierre de algunos ingenios (de los 42 que existían antes de la crisis, en 1930 sólo quedaban 28) y el despido de los trabajadores de las haciendas. Entre ellos

"muchos campesinos contratados por estas empresas capitalistas tuvieron que regresar a sus tierras, más pobres que antes"[64].

La industria azucarera inicialmente pudo resistir a la crisis pero luego cayó, junto con otras materias primas como el algodón, descendiendo su cotización "en el mercado libre de 9 chelines 1 penique en 1929; a 6/7 en 1930; a 6/4 en 1931; y siguió bajando luego ininterrumpidamente"[65].

La situación se presentaba difícil para el gobierno leguiísta[66], a quien se le exigía el cumplimiento de dichas obligaciones, marcando el inicio de su estrepitosa caída y el "resurgimiento" de la oligarquía, tan soslayada del escenario político durante el Oncenio.

Los denominados "años difíciles" (1929-1933) serían "años de verdadero reajuste y de grandes economías, así como de pesimismo y alarma generalizada"[67], que, según Flores Galindo, fueron definidos por tres elementos: "la desocupación, la reducción de los salarios y el auge de los movimientos de masas"[68].

2. LA AGRO-EXPORTACIÓN DEL AZÚCAR LUEGO DEL ONCENIO

En definitiva la situación económica después de la caída de Leguía es reflejada en lo que se llamó El Manifiesto de Arequipa: "en el orden económico, ha destrozado nuestras finanzas y elevado nuestra deuda externa de 80 a 600 millones de soles, poniéndonos a merced de prestamistas extranjeros, hipotecando así nuestra independencia económica, con inminente peligro de la soberanía nacional"[69].

Como parece ya una constante en la historia del azúcar en el Perú ésta resulta la más perjudicada por las crisis mundiales y por medidas proteccionistas de los países importadores de este producto. Muestra de ello es que aún cuando empezaba nuestro país, bien entrada la década de 1930, a resurgir económicamente fue el azúcar –a comparación de su gran competidor el algodón– el de más difícil recuperación en su precio, que en el mercado libre mundial competía sin estar "protegidos por un subsidio de su gobierno o por un por un tratamiento aduanero preferencial".

Internamente, el cultivo de la caña seguía su desaparición de la región de la Costa Central, al no poder competir en el terreno con el algodón que venía en franca recuperación, replegándose hacia el Norte (La Libertad y Lambayeque) donde las condiciones climáticas le son sumamente favorables. La crisis del azúcar implicaría luego del Oncenio el arrastrar a la misma a quienes financiaban su desarrollo.



Hacienda "Casa Grande" de caña de azúcar.
Atlas del Perú, Político-Minero-Agrario-Industrial y Comercial.



Escena de corte de caña de azúcar.
Progresos del Perú, 1933 -1939.

LOS INGENIOS AZUCAREROS MÁS IMPORTANTES DEL PERÚ ca. 1925		
INGENIOS	UBICACIÓN	PROPIETARIOS
Tumán	Chiclayo	Negociaciones Tumán (Hnos. Pardo)
Pucalá	Chiclayo	Sociedad Agrícola Pucalá Ltda.
Pátapo	Chiclayo	Compañía de Azúcar de Chiclayo
Pomalca	Chiclayo	Sociedad Agrícola Pomalca Ltda.
Almendral	Chiclayo	Alejandro Galloso
Cayaltí	Chiclayo	Negociaciones Agrícola Cayaltí y Palpo (Aspíllaga Hermanos)
Cavour	Pacasmayo	Luis Biffi
Buenos Aires	Pacasmayo	Juan V. Larrañaga
Casa Grande	Trujillo	Empresa Agrícola Chicama Ltda.
Cartavio	Trujillo	Cartavio Sugar Co. Ltda. (W.R. Grace & Co.)
Roma	Trujillo	Negociaciones Roma (Larco Herrera Hnos.)
Laredo	Trujillo	Negociación Laredo (J. Ignacio Chopitea)
Tambo Real	Chimbote	Sociedad Agrícola Tambo Real Ltda. (Thorne & Cía.)
San Jacinto	Samanco	British Sugar Co. Ltda. (W. & J. Lockett)
Paramonga	Supe	Sociedad Agrícola Paramonga Ltda.
Huaito	Supe	Canevaro & Cía.
San Nicolás	Supe	Sociedad Agrícola San Nicolás
El Ingenio	Huacho	Santiago Fumagalli e Hijos
El Ingenio Central de Huara	Huacho	Ingenio Central Azucarero de Huara
Andahuasi	Huacho	Andahuasi Estate C. (Frazer Luckie & Co.)
Infantas	Lima	Sociedad Agrícola Infantas Caudivilla
Chacra Cerro	Lima	Ernesto y Oscar Devéscovi
Puente Piedra	Lima	Sociedad Agrícola Puente Piedra
Pro	Lima	Eulogio E. Fernandini
La Estrella	Lima	Pow Lung & Co. (Sociedad Industrial La Estrella)
Buen Pastor	Lima	Sociedad Agrícola San Agustín (Prado y Ugarteche)
Naranjal	Lima	Sociedad Agrícola Naranjal
Carapongo	Lima	Sociedad Agrícola Carapongo Ltda.
Monte Rico	Lima	Compania Monte Rico Grande (César Soto & Cía.)
Chuquitanta	Lima	García & Hermanos
Santa Bárbara, Cañete	Lima	Sociedad Agrícola Santa Bárbara
Pampa Blanca	Mollendo	Víctor F. Lira
Chucarapi	Mollendo	Carlos L. de Romaña

Fuente: William Edward Dunn, **Perú: A Commercial and Industrail Handbook**, p. 107. Citado por Peter F. Klarén, **Formación de las haciendas azucareras y orígenes del APRA**. (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1970), p. 67-68.

COTIZACIONES DE ALGUNOS PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN (promedios anuales, en cents. de dólar por libra)					
Años	Plata (a)	Cobre	Plomo	**Azúcar**	Algodón (b)
1918	96.772	24.628	7.413	5.49	31.01
1919	111.122	18.691	5.759	6.65	38.29
1920	100.900	17.456	7.957	11.35	17.89
1925	69.065	14.042	9.020	2.56	20.53
1927	56.370	12.920	6.755	2.95	20.42
1929	52.993	18.107	6.800	1.99	16.60
1932	27.892	5.555	3.180	0.75	7.37
1933	34.727	7.025	3.869	0.80	11.09

(a) En cents. de US $ por onza
(b) En el mercado de New York

Fuente: Luis Durand Flórez (ed), **Compendio histórico del Perú**. (Lima: Milla Batres, 1993), t. 6, p. 157.

ÁREAS CULTIVADAS Y PRODUCCIÓN EN LA COSTA (1918-1930)						
Áreas Cultivadas (en miles de has.)			Producción (en miles de tons)			
Años	Algodón	Azúcar	Arroz	Algodón	Azúcar	Arroz (en cáscara)
1918	78	50	31	31	283	65
1920	104	49	27	38	314	55
1925	118	53	27	45	276	44
1929	127	78	47	66	428	104
1930	134	53	47	59	400	113

Fuente: Luis Durand Flórez (ed), **Compendio histórico del Perú**. (Lima: Milla Batres, 1993), t. 6, p. 162.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (P.E.A) EN LA AGRICULTURA AÑOS 20			
Hacienda	Área	P.E.A.	Producción
Tumán	3,733 Há	1,200 brac.	Azúcar, arroz.
Pucalá	1,739 Há	500 peon.	Azúcar, maíz, arroz.
Pomalca-Collud	7,550 Há	6,000 brac.	Azúcar, maíz, arroz.
Pátapo-Tulipe	4,858 Há	500 brac.	Azúcar, maíz, arroz.
Calupe	2,997 Há	400 brac.	Caña, pastos
Cayaltí	3,750 Há	1,200 brac.	Azúcar, maíz, pastos.
Chumbenique	3,300 Há	90 peon.	Arroz, pastos.
Chucupe	12,000 Há	500 peon	Arroz, pastos.

Fuente: Oscar Rivadeneira Castillo y Miguel Paz Castillo, **Movimiento obrero en Lambayeque: 1900-1930** (Chiclayo-Perú: Centro de Estudios y Asesoramiento Rural, 1977), p. 37.

ESTADÍSTICA AZUCARERA Resumen de la Producción, Exportación y Consumo de Azúcar y Chancaca			
Años	Producción Total (T.M.)	Exportación Total (T.M.)	Consumo Interno (T.M.)
1928	361.736	305.970	58.952
1929	422.356	336.380	57.350
1930	391.373	338.784	60.710
1931	408.822	361.876	59.685
1932	374.488	325.122	64.258

Fuente: Unión de Productores de Azúcar (Compiladores), **El Azúcar Peruano** (Lima: Sanmarti y Cía., 1945), p. 151.

PRODUCCIÓN DE AZÚCAR (por valles)						
VALLES	1915 ha.	1916 ha.	1917 ha.	1918 ha.	1919 ha.	1920 ha.
Lambayeque	6,206	6,507	7,027	6,858	6,699	7,305
Zaña	2,440	2,240	2,029	2,250	2,100	2,312
Jequetepeque	-.-	-.-	-.-	197	610	491
Chicama y Pacasmayo	12,200	12,904	15,473	16,829	15,079	15,068
Santa Catalina	3,052	2,270	2,616	2,542	3,294	3,625
Santa	1,460	980	1,087	1,087	1,160	1,188
Nepeña	1,682	1,792	1,857	2,191	1,872	2,035
Pativilca	2,354	2,548	2,579	2,486	2,583	3,150
Supe	1,918	2,021	1,970	2,435	1,838	1,749
Sayán y Huara	1,428	913	743	2,059	2,188	2,076
Carabayllo	3,449	3,344	4,313	4,486	4,386	5,035
Rímac	2,105	2,222	1,976	2,223	2,573	2,572
Cañete	3,132	2,446	2,888	3,148	3,016	2,788
Tambo, Ica, Saña y Chincha Baja	1,378	545	779	1,022	1,356	1,419

Fuente: Yepes... Los inicios de la ...1981, pp. 319-320. Citado por Raúl Palacios Rodríguez, **El Perú Republicano y Moderno: 1868-1968** (Lima: Studium, 1990?), p. 240.

CAPÍTULO III

EL COLAPSO DEL BANCO DEL PERÚ Y LONDRES Y LA AGRO-EXPORTACION DEL AZÚCAR

1. EL APORTE DEL BANCO DEL PERÚ Y LONDRES EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AZUCARERA DESPUÉS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

No se equivocó Dennis Gilbert al señalar que los bancos son de importancia estratégica para cualquier economía y quienes lo controlan muy probablemente tienen poder, ya que "controlan el crédito, que es lo mismo que controlar las inversiones"[70].

Bajo esta premisa, el Banco del Perú y Londres antaño conocido como "el pivote de la reconstrucción económica del país" así como el que "ha intervenido siempre en la vida económica del país, contribuyendo a su desarrollo financiero, comercial e industrial"[71], no podía estar marginado de la prosperidad que experimentaba la agro-exportación durante el gobierno de José Pardo y que luego se convertiría, hasta su quiebra, en la actividad a la que enfocaría los créditos más preferenciales y ventajosos.

El Perú y Londres, así como otras entidades bancarias sobre todo extranjeras, vio en la inexistencia de una institución crediticia estatal idónea para la agricultura, la oportunidad de financiar a la mayoría de agro-exportadores. En consecuencia, rescata Raúl Palacios Rodríguez, "este crédito privado tenía como campo principal el algodón y el azúcar y en menor cuantía el arroz y actuaba sólo entre agricultores en grande"[72].

Cabe señalar, como lo hace el mencionado autor, que esto se debe a que el sector más favorecido con la "bolsonada" de la Primera Guerra Mundial fue de manera especial el de productos para la exportación provenientes de la Costa Norte, como el azúcar, por la subida de precios que éste experimentó[73].

Esto motivó que en el Perú y Londres los "agro-exportadores peruanos sobre todo azucareros tuvieran a partir de 1921 una considerable presencia que desplazó a los miembros extranjeros, aumentando así más el énfasis de este banco en apoyar las mencionadas actividades, pudiendo sortear esta industria los acomodos del precio del azúcar luego de la antedicha conflagración".

No obstante los buenos resultados en la exportación de materia prima y la "armonía" que existía entre el Perú y Londres y los azucareros, las medidas que se tomaron con relación a este producto en el mercado mundial y las inundaciones,

provocaron que el Perú y Londres, de 1925 en adelante, experimentara "una crónica crisis, recibiendo la protección del Estado contra la quiebra"[74].

A esto debemos sumar que por entonces la industria nacional se caracterizaba por ser ligera y débil, a comparación de otros países hispánicos[75], lo que no permitió sobresalir fácilmente de tan naturales contracciones comerciales. En tal sentido, el Perú y Londres había sostenido su poder en una actividad cuyo ascenso no era tan vertical, sino que tenía periodos de considerable baja. En uno de ellos fue en el que el Perú y Londres se dejó arrastrar.

2. VÍNCULOS DEL BANCO DEL PERÚ Y LONDRES CON LOS PRINCIPALES AGRO-EXPORTADORES DE AZÚCAR DURANTE EL ONCENIO

El Perú y Londres había atraído hacia sí, con créditos preferenciales, a los propietarios de grandes haciendas azucareras quienes detentaban casi toda la producción de azúcar de nuestro país:

> "Debido a los grandes capitales que demanda la industria, al carácter permanente de ella y a que los ciclos económicos de depresión y de auge son muy largos, la caña de azúcar no se ha prestado para ser explotada por pequeñas entidades productoras y, consecuentemente, se han concentrado en grandes haciendas que han podido resistir las largas crisis a que periódicamente ha estado sujeta"[76].

Igualmente, a inicios del siglo XX el "poder político local no residía en los hacendados azucareros tradicionales ni en el establecimiento mercantil de Trujillo, sino en los intereses corporativos de Casa Grande y de la familia Gildemeister"[77].

Este último considerado como uno de los más grandes productores junto con Grace y Larco.

En consecuencia, con Leguía no termina de ninguna manera "la influencia de los exportadores del azúcar, en los escalones más elevados de la política nacional"[78]. El "hombre de Wall Street" como se le denominaba no pudo acabar con el capitalismo centralizado que beneficiaba a estas familias y que impedía cambiar totalmente la vieja oligarquía por una nueva clase "más dinámica, burgués, mercantil y modernizante"[79].

Esto quedó claro para Haya de la Torre que buscó el apoyo "en las clases medias urbanas y en el campesinado proletarizado de las haciendas costeñas, sobre todo de las plantaciones azucareras de la Costa Norte[80]. Así, se formó la trilogía que giraba entorno al azúcar de la Costa Norte conformado por el grupo perjudicado paradójicamente con el desarrollo azucarero; los grandes



José Payán.
El Banco Central: su historia y la economía del Perú 1821-1992, Tomo I.



Pablo La Rosa.
Lima Contemporánea, 1922.

agro-exportadores (nacionales y extranjeros) y el gobierno de Leguía que con su inacción en el campo social y político, así como con su apoyo mediante el financiamiento, a través del Perú y Londres, engrosó más el poder de los segundos.

De esta forma a la caída del leguiísmo el Perú y Londres "había efectuado grandes cantidades de préstamos a un grupo reducido de empresas agrícolas e industriales, pero no previó la magnitud de la crisis mundial ni la persistencia de menores cotizaciones, lo que le impidió aprovisionar a tiempo dichos créditos"[81].

3. EL SIGNIFICADO DE LA QUIEBRA DEL BANCO DEL PERÚ Y LONDRES PARA LA AGRO-EXPORTACIÓN DEL AZÚCAR

La quiebra del Perú y Londres significó, junto con la caída de Leguía, la desvinculación de estos dos con los intereses azucareros de la Costa Norte y dio a descubrir la debilidad de nuestra industria que "generalmente ha sido financiada por individuos ligados a las instituciones bancarias que a menudo están controladas por los mismos intereses"[82].

Este sector capitalista impidió o les fue indiferente iniciar el forjamiento de una clase hegemónica capaz de "acelerar el desarrollo capitalista, en extensión y profundidad, para permitir la homogenización de la estructura productiva, de la organización y las relaciones entre clases sociales, que culminara con un mercado integrado"[83].

El Perú y Londres apoyó eficazmente antes de 1925 a los agro-exportadores, en especial a los azucareros y algodoneros, que constituían a su vez una importante presencia en la administración de este banco. Luego de esta fecha, cuando empieza su crisis, el gobierno leguiísta continuará apoyándolo para que cumpla con las exigencias de este sector de "nuevas facilidades de crédito y menores intereses".

Es anecdótico recordar el hecho que en abril de 1929 *ad portas* de su quiebra el gerente La Rosa, quien sucediera a José Payán, remarcara, en las celebraciones por el último triunfo de Leguía, que continuaría con su apoyo a los agricultores de azúcar, de algodón demostrando que "un sólido sentido de colaboración con las acciones de Leguía, expresaba el destino común del Presidente, el Perú y Londres y la elite agro-exportadores en esa noche"[84].

El derrumbe del leguiísmo, coincidente con el advenimiento de la crisis mundial y la disminución continua de los precios de ese producto que se prolongó hasta 1933, dejó sin apoyo al ya agónico Perú y Londres que en el caso que hubiera

continuado en el poder Leguía, sería sin los ingresos que le proveían los tan mentados empréstitos.

Los "años terribles" fueron para el Perú y Londres sinónimo de una "indiferencia" hacia su situación tan precaria. Las empresas monopólicas extranjeras, cuyos capitales fugaron del país, pudieron contrarrestar esta situación, lo que no sucedió con los agro-exportadores peruanos, quienes vieron en la quiebra de este banco la oportunidad de amortizar o deshacer sus deudas. Dinero debido que no se les solicitó[85] sino, todo lo contrario, comprendió su situación permitiendo rebajarles el carácter de deudas privilegiadas frente a la que ellos adquirían con el recientemente creado Banco Agrícola.

De esta forma llegó el fin de la vida de una institución que se apoyó con esperanza en sus últimos años en la exportación, considerada como una "triste vocación peruana"[86], y que creyó en un gobierno poco interesado en el desarrollo de un capitalismo nacional. Así, su quiebra "hirió la economía nacional"[87] y "terminó una fase completa en la historia económica peruana".

CONCLUSIONES

La vida del Banco del Perú y Londres estuvo íntegramente vinculada al desarrollo de nuestro país. Desde sus inicios como Banco del Callao apoyó decididamente los intereses guaneros, salitreros y minerales.

La Primera Guerra Mundial significa la disminución sustancial de la presencia británica en beneficio del capitalismo norteamericano, con que el gobierno de Leguía crea lazos mucho más fuertes. De la misma forma a partir de 1919 el Perú y Londres lucharía, sobre todo con la banca extranjera, sin conseguirlo por ser la primera institución bancaria del país.

Leguía luego de confrontaciones (1920-1921) con el Perú y Londres, su principal opositor en el campo económico, logra doblegar a esa institución de tal forma que llega a tener presencia y destacados contactos en el banco, lo que ocasiona además una inclinación hacia el apoyo a la agro-exportación azucarera. A financiar ésta se abocó hasta el día de su quiebra, pero podemos decir que hizo después de ello el sacrificio de facilitar el pago muy prolongado de las deudas.

Toda actividad azucarera (cultivo, producción, industrialización y exportación) siempre se encuentra sujeta a las vicisitudes del mercado nacional e internacional. Es más, dicha actividad es sensible a las crisis mundiales (bélicas, económicas, políticas y sociales) y a las medidas proteccionistas de los países

importadores. Esos hechos motivan en el mejor de los casos su acelerado crecimiento o su drástica y hasta estrepitosa caída.

A esta actividad se sujetó el Banco del Perú y Londres que, a diferencia del algodón, tiene una recuperación más lenta. Por ello es que en el periodo de 1929 a 1930 experimentó una de sus mayores caídas arrastrando a los azucareros peruanos, que vieron en la quiebra del Perú y Londres su posibilidad de recuperarse, estirando y pidiendo facilidades para el pago de sus deudas y a su vez financiándose con el Banco Agrícola.

En fin, la actividad azucarera dirigida propiamente por peruanos, que luego pasaron a formar parte de la clase oligárquica, encontró bajo la sombra del Banco del Perú y Londres, aún después de liquidado, la oportunidad de desarrollarse paso a paso y afrontar las vicisitudes propias de esta industria, así como resistir la poderosa competencia de las grandes compañías extranjeras.

NOTAS

1. Citado por Raúl Palacios Rodríguez, **Redes de poder en el Perú y América Latina: 1890-1930**. Lima: Universidad de Lima / Fondo de Desarrollo Editorial de la Universidad de Lima, 2000, p. 174.

2. Revista **Mundial**. Lima, 25 de Febrero de 1927, p. 33.

3. Emilio Romero, "El Proceso económico del Perú en el siglo XX". En José Pareja Paz-Soldán (Director), **Visión del Perú en el siglo XX**. Lima: Libreria Studium, 1963, p. 106. No obstante, el autor apunta, el cambio de régimen monetario que Piérola llevó a cabo sin la aprobación de los banqueros constituye "el primer paso para fortalecer la autoridad del estado en el manejo y la alta dirección del comercio y de las finanzas nacionales, que hasta entonces, habían permanecido intocadas (...) El uso de las doctrinas liberales del pasado siglo se había plasmado en un hábito, en dogma indiscutido de que el gobierno no tenía ninguna iniciativa en el orden del desarrollo comercial de la nación". *Ibid.*, p. 105.

4. Palacios Rodríguez, *op. cit.*, p. 120.

5. Ernesto Yepes del Castillo, "El desarrollo peruano en las primeras décadas del siglo XX. En Luis Guillermo Lumbreras y otros, **Nueva Historia General del Perú: un compendio**. Lima: Mosca Azul editores, 1974, p. 148.

6. Gianfranco Bardella, **Setenta y cinco años de la vida económica del Perú: 1889-1964**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1964, p. 132. De todos ellos el más importante, sin discusión hasta 1919, fue el Banco del Perú y Londres. De él se decía que "las circunstancias de sus singulares orígenes, su condición de ser en la actualidad el más antiguo, su severa organización económica, el extenso poderío antiguo alcanzado en sesenta años de existencia, la intervención que ha tenido en el desenvolvimiento económico y financiero del país, todo coloca al Banco del Perú y

Londres en situación excepcional caracterizándole como la institución económica más respetable y más importante entre las existentes en el país". Pacheco, **Cabezas Dirigentes del Alto Comercio del Perú**. Lima: Casa Sanmarti y Cía., 1923, p. 237.

7. Ernesto Yepes, *op. cit.*, p. 157.

8. Gianfanco Bardella, **Un siglo en la vida económica del Perú: 1889-1989**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1989, p.295. El autor también nos recuerda al respecto "la quiebra de 5,714 bancos en Estados Unidos, la intervención cumplida por el gobierno italiano para salvar a varios de sus bancos mediante la creación del Istituto per la Ricostruzione Industriale-IRI y la quiebra de importantes bancos tanto en Alemania como en otros países". *Ibidem.*

9. Revista **Variedades**, N° 1141, Lima, 15 de Enero de 1930.

10. Bardella, *op cit.*, p.295. Consecuentemente, el pánico financiero nuevamente afectaría a una entidad bancaria como el Perú y Londres por haber estado muy vinculada, luego de 1921, al régimen leguiísta, de la misma manera como padeció durante la Primera Guerra Mundial el Banco Alemán Trasatlántico o el Banco Italiano en la Segunda Guerra Mundial.

11. *Ibid.*, p. 70

12. Bardella apunta también que aquel periodo "fueron años aquellos en que, gracias a los favorables desarrollos de las cotizaciones de nuestro productos exportables a la limitación de las emisiones de billetes que sólo se producían con respaldo total de oro o de divisas convertibles a oro y, por último a la inflación interna que, a raíz de la guerra, había afectado a Estados Unidos e Inglaterra, la moneda peruana se anotó premios considerables frente al dólar y la esterlina". *Ibid.* p.138.

13. Cabe señalar que por ese entonces "en parte de Europa y aún de América se pretendía devolver a la plata el papel que había perdido en vista de la depreciación que había llevado a EE.UU. a disminuir el contenido de oro del dólar a la mitad cosa que no satisfacía a los principales países de Europa pero que en cambio favorecía al Perú, México y otros países de América, como productores de plata". Ramírez Gastón, **150 años: Economía y finanzas en el Perú (1821-1971) y en el Virreinato: 1544-1824**. Lima, 1974, p. 123.

14. Boletín de la Cámara de Comercio de Lima, marzo de 1930, citado por Gianfranco Bardella, *op. cit.*, p.139.

15. Publicaciones como **Variedades**, N° 1144, explicaban esta situación de la siguiente manera: "El oro peruano consistente en seis u ocho millones de libras amonedadas estuvo y está representado en la circulación por una cantidad algo mayor de billetes, de manera que el respaldo efectivo no representaba sino una proporción que fue fluctuando entre el 90 y el 60 por ciento. Esto combinándose con los desequilibrios de la balanza comercial, con las especulaciones de los bancos y bursátiles, ha creado una situación de inestabilidad a nuestro cambio, que ha hecho pensar a nuestro gobierno en la adopción de una medida encaminada a fijar el valor de nuestra moneda".

16. Bardella, *op. cit.*, p. 140

17. Revista **Variedades**, N° 1145, Lima 12 de febrero de 1930.

18. Banco Central de Reservas, **La Misión Kemmerer en el Perú: Informes y Propuestas**. Lima: Ausonia, *s.d.*, p. XXVI.

19. Pablo Macera, **Visión Histórica del Perú: Del Paleolítico al proceso de 1968**. Lima: Milla Batres, 1978, p. 228.

20. Jorge Basadre, **La vida y la historia: ensayos sobre personas, lugares y problemas**. Lima: Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, p. 553.

21. Pablo Macera, **Trabajos de Historia**. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 1977, p. 95.

22. Rivadeneira Castillo y Miguel Paz, **Movimiento obrero en Lambayeque: 1900-1930**. Chiclayo-Perú: Centro de Estudios y Asesoramiento Rural, 1977, p. 36.

23. Denis Sulmont, **El movimiento obrero en el Perú: 1900-1956**. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1975, p. 138.

24. Citado por Raúl Palacios Rodríguez, *op. cit.*, p.373

25. *Ibid.*, p. 176. Dennis Gilbert confirma que "el Banco del Perú y Londres, el banco más grande del país, se declaró en quiebra: La depresión y la pérdida de los importantes contactos políticos que tenía con el gobierno de Leguía lo habían perjudicado", *op. cit.*, p. 164.

26. Basadre, **La vida y la historia: ensayos sobre personas, lugares y problemas**. Lima: Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, p. 548.

27 Basadre, *op. cit.*, p. 550.

28. Alfonso Quiroz Norris, "Historia del Banco del Perú y Londres", **Banca**. Lima, N° 19-20 (1987), pp. 123-139.

29. Bardella señala que aún con la tardía ayuda de los demás bancos se presentaba como poco probable que esta surta algún efecto, sin embargo "los gerentes de los bancos aconsejaron al Presidente de la Junta Militar de Gobierno decretar una moratoria a fin de estudiar la situación sin presión que ejercían los clientes para retirar sus depósitos". Gianfanco Bardella, **Un siglo en la vida económica del Perú: 1889-1989**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1989, p. 296.

30. Revista **"El Economista Peruano"**, Año XIII, N° 145 (1921), p. 2.

31. Boletín de la Cámara de Comercio de Lima, noviembre de 1930. Citado por Gianfranco Bardella, **Setenta y cinco años de vida económica del Perú:1889-1964**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1964, p. 144.

32. Al hablar de este redescuento cabe mencionar que en las citadas memorias se apunta lo siguiente: "Los Bancos, con una sola excepción, no prestaron, ni entregaron dinero. Prestaron solamente su firma, con prudente y celosa cautela, a documentos que fueron redescontados en el Banco de Reserva. El producto de ese redescuento salió por nuestras ventanillas para pasar al

público, de las manos de éste, fue a parar en buena parte a los otros bancos por obra de una oportuna propaganda. Lejos de mermar la solidez de los otros bancos, la operación vino a reforzarla, porque el dinero con que nosotros pagábamos, pasaba a robustecer la Caja de los demás colegas que no habían prestado ese dinero (...) su solidez ha sido acrecentada al convertirse en herederos de una parte de nuestra sección de ahorros.

33. Banco de Crédito del Perú, **El Perú en Marcha: Ensayo de geografía económica**. Lima: BCR, 1943, p. 371.

34. Banco de Crédito del Perú, **El Perú en Marcha: Ensayo de geografía económica**. Lima: BCR, 1943, p. 119. Exceptuando a los países que cuentan con la geografía y el clima idóneo para cultivar el azúcar este cultivo "es el producto más identificado con la historia económica del Perú en los últimos cuatro siglos". Unión de Productores de Azúcar (Compiladores), **El Azúcar Peruana**. Lima: Sanmarti y Cía., 1945, p. 3.

35. Pablo Macera, **Trabajos de Historia**. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 1977, t. 4, p. 364. Macera nos recuerda también que la exportación de azúcar a Europa se inició "a partir de 1835 en que la Casa Gibbs despachó el primer embarque a Inglaterra", *op. cit.*, p. 368.

36. Raúl Palacios Rodríguez, **El Perú Republicano y Moderno: 1821-1968**. Lima: Studium, 1990, p. 238.

37. Oscar Rivadeneira Castillo y Miguel Paz Castillo, **Movimiento obrero en Lambayeque: 1900-1930**. Chiclayo-Perú: Centro de Estudios y Asesoramiento Rural, 1977, p. 34. Asimismo, muy a su estilo el mismo autor señala, que "durante el Oncenio leguiísta, se consolida la penetración imperialista en los sectores agro-extractivos, se alienta el desarrollo de una burguesía industrial urbana, que trae un mayor desarrollo urbano de las ciudades y la consolidación de un proletariado urbano más estable que en la década anterior", *op. cit.*, p. 36.

38. De estas obras, cuya organización encabezó Sutton, sobresalen las que se "desarrollaron en los valles de Chilca y Olmos en el norte y en el Imperial en el sur... Gracias a ellas se amplió las tierras de cultivo para el azúcar y el algodón". Carlos Contreras y Marcos Cueto, **Historia del Perú Contemporáneo**. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú, 1999, p. 191.

39. Emilio Romero, "El Proceso Económico del Perú en el siglo XX". En José Pareja Paz-Soldán (Director), **Visión del Perú en el siglo XX**. Lima: Studium, 1963, t. 1, p. 102.

40. Ya comenzado el Oncenio se alzaban voces discrepantes con esta actitud. "Y no sólo el Estado no coopera, en los últimos años al progreso material, abandonándolo casi absolutamente a la iniciativa y a la acción privadas sino que ni siquiera aprovecha de los extraordinarios ingresos que la riqueza particular vierte por los múltiples canales de impuestos crecientes, para trazar un plan de propulsión industrial". "El Perú en su Centenario", **El Economista Peruano**, Año XIII-1921, Vol. VI, N° 145 (Lima), p. III.

41. En diarios como El Comercio se daba la siguiente explicación: "Como es bien sabido, las alternativas de prosperidad y de crisis que viene sufriendo el mercado azucarero, no son otra cosa que las vicisitudes de una porfiada lucha económica entre dos grupos de países: unos que necesitan comprar azúcar del extranjero, pero que se han propuesto comprar lo menos que les

sea posible: y otros que necesitan vender ese producto, y se empeñan en vender cada día mayor cantidad". "La crisis del azúcar", en **El Comercio**, 4 de octubre de 1929, p. 13.

42. Con relación al empleo del guano en la agricultura Pablo Macera señala, citando un estudio de J. A. Lavalle, que en el caso de los cultivos favorecidos con el abonamiento se "demostró que en su mayor parte el guano era destinado a las tierras de caña y de algodón (y dentro de ellas virtualmente monopolizado por las grandes empresas) quedando escaso margen para los cultivos de panllevar, así como para el cultivo indirecto a cargo de los yanaconas". Pablo Macera, **Trabajos de Historia**. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 1977, t. 4, p. 400.

43. Pablo Macera apunta que a partir de entonces ocurre una significativa variación en la relación que mantenía nuestra economía, maltratada por la guerra, con el capitalismo internacional: "Hasta entonces ese capital se había limitado principalmente a la inversión indirecta y al control del comercio exterior. Desde fines del siglo XIX, en cambio asumió un papel interventor por inversiones directas en el transporte (Peruvian Corporation), la minería (Cerro de Pasco) y la agricultura de exportación (Grace, British Sugar, Gildemeister). Las ganancias obtenidas por el capitalismo, a través de este nuevo modelo, fueron superiores a la del antiguo imperialismo comercial". Pablo Macera, **Visión Histórica del Perú: Del Paleolítico al proceso de 1968**. Lima: Milla Batres, 1978, p. 220. De la misma forma Ernesto Yepes, con gran tino, nos señala que "lentamente, no sólo se van a ir recuperando los niveles de producción logrados antes de la Guerra del Pacífico, sino que un desarrollo mercantil de nuevo signo –el del capitalismo– redefinirá el contexto socio-económico de la época". Ernesto Yepes del Castillo, "El desarrollo peruano en las primeras décadas del siglo XX". En Luis Guillermo Lumbreras y otros, **Nueva Historia General del Perú: un compendio**. Lima: Mosca Azul editores, 1974, p. 137.

44. Banco de Crédito del Perú, *op. cit.*, p. 118. Asimismo señala que "en semejante clima de fervor y de orden, tanto las industrias extractivas cuanto las actividades mercantiles tomaran nuevo y vigoroso impulso". *Op. cit.*, p. 117. Sin embargo a decir de Emilio Romero "los beneficios de esa recuperación quedaron restringidos a una minoría". Emilio Romero, *op. cit.*, p. 100.

45. Palacios Rodríguez señala que, entre otras consideraciones, esta política inglesa de apoyo al desarrollo económico del Perú respondía al "deseo de Inglaterra de convertirse en el más importante mercado financiero y mercantil de las jóvenes repúblicas, *op. cit.*, p. 105.

46. Emilio Romero al referirse a lo favorable de las estadísticas de 1908 con relación al crecimiento de las exportaciones sobre las importaciones nos señala que "frente a esas estadísticas surgió el optimismo general ante la balanza comercial favorable que se convirtió en bandera política de éxito y eficiencia, olvidando que la baja cifra de importaciones no significaba otra cosa que la incapacidad del país para surtirse de elementos necesarios para la vida ya que no teníamos fábricas de tejidos, ni producíamos alimentos en proporción suficiente; ni medicinas, libros, herramientas ni materiales de construcción.
La teoría de la balanza de comercio favorable al Perú, fue una tesis falaz y engañosa que ocupó la mentalidad de los gobernantes y estudiosos de 1900 a 1914". Emilio Romero, "El Proceso económico del Perú en siglo XX". En José Pareja Paz-Soldán (Director), **Visión del Perú en el siglo XX**. Lima: Studium, 1963, t. 2, p. 100.
Este cuadro nos lo presenta con gran agudeza Ernesto Yepes de la siguiente forma:
"En el caso del azúcar las transformaciones técnico productivas llegaron a sus niveles de mayor desarrollo. Capitales nacionales y extranjeros empezaron, dentro de un cuadro complejo, luego

de la Guerra del Pacífico, a transformar la producción azucarera peruana. En algunas zonas, como en el famoso valle de Chicama, el de mayor producción en el Perú, se dio un voraz proceso de expansión de las haciendas, a expensas de medianos y pequeños y también grandes propietarios arruinados. En otros, como Santa Catalina, Lambayeque, etc., mientras se mantuvo la estructura de la propiedad sin grandes alteraciones, hubo grupos propietarios que buscaron entroncarse con intereses mercantil-financieros locales e internacionales intentando una modernización en sus instalaciones". Ernesto Yepes del Castillo, "El desarrollo peruano en las primeras décadas del siglo XX". En Luis Guillermo Lumbreras y otros, **Nueva Historia General del Perú: un compendio**. Lima: Mosca Azul editores, 1974, p. 147. Así en determinado periodo "el cultivo de la caña de azúcar se encontraba firmemente establecido en casi todos los valles importantes de la Costa, habiendo llegado la producción a su nivel más elevado, lo mismo que las exportaciones que ascendían a 110 mil toneladas y representaban en valor la tercera parte de las exportaciones totales del país, figurando en el primer lugar de todos los productos. Unión de Productores de azúcar (Compiladores), **El Azúcar Peruana**. Lima: Sanmarti y Cía., 1945, p. 11.

47. Fernando A. Arce Meza, **El Presupuesto Gubernamental en el Perú: Historia y Perspectivas**. Lima: San Marcos, 1989, p. 213. Esta situación se refleja, en la actividad agrícola, en el hecho de que "las tierras de panllevar decrecían a favor de tierras para productos agrícolas de exportación; con el cambio de dueños de esas tierras, se desplazaban a los propietarios originales, a través de los consorcios extranjeros; así los ex-propietarios se unían a los ya crecientes sectores medios urbanos que no encontraban ubicación en la sociedad peruana", *op. cit*, p. 216.

48. Raúl Palacios Rodríguez, *op. cit.*, p. 117. No obstante, Emilio Romero resumiría el periodo que siguió al fin del Primer Conflicto Armado Mundial en los siguientes términos: "Los años de Leguía, que por haber sido los años de la prosperidad de la postguerra debieron ser aprovechados por la nación, se perdieron en una larga etapa de ensueños y esperanzas, en una forma política que se intuía y deseaba, pero que no adquiría forma" Emilio Romero, "El Proceso económico del Perú en siglo XX". En José Pareja Paz-Soldán (Director), *op. cit.*, p. 102.

49. Palacios Rodríguez al preguntarse sobre los factores que coadyuvaron al decrecimiento del capital inglés, a favor del norteamericano, se responde marcando tres principales puntos: "a) la obsolescencia de la estructura tecnológica inglesa; b) el fortalecimiento de la dinámica económica interna del Perú; y c) el establecimiento, desde 1894, de dos líneas a vapor (en reemplazo de los vetustos veleros anteriores) que mensualmente unieron Nueva York con la costa occidental de Sudamérica". *Ibídem.*, p. 124. Cabe también señalar que una de las características del gobierno de Leguía fue "la tributación, a través de la cual recibieron más impuestos las actividades de exportación o los negocios ligados al capital británico, favoreciendo al norteamericano". Oscar Rivadeneira Castillo y Miguel Paz Castillo, *op. cit.*, p. 36.

50. Esto ocasionó la mencionada movilidad en la posesión de tierras (Cap. II.1.1.), que luego pondría en manos de casas extranjeras como la Gildemeister y Grace casi el 60% de la producción azucarera de nuestro país. Esta última poseedoras de las prestigiosas Haciendas Cartavio, cuya razón social es "Compañía Agrícola Carabayllo", y Paramonga, con "Sociedad Agrícola Paramonga Ltda.", localizadas en los valles de Chicama y Pativilca, respectivamente. De las cuales se decía ya bien entrado el siglo XX lo siguiente:" Desde 1915 en que se instaló un ingenio más moderno, la capacidad de molienda de la Hacienda Cartavio alcanza a 3,000 toneladas diarias. Además en su fábrica se muele también la caña de las vecinas Haciendas de Chiclín y Chiquitoy (...) La Hacienda Paramonga aunque no tan vasta como Cartavio, es

asimismo un antiguo fundo que después del desplazamiento de las plantaciones de caña hacia el norte de la Costa, resultó la única hacienda azucarera de importancia en el Departamento de Lima". Darío Sainte Marie, **Perú en cifras: 1944 – 1945**. Lima: Ediciones Internacionales, MCMXLV, p. 131. En el mismo sentido destaca el autor que "las intensas actividades agrícolas y fabriles de Cartavio y Paramonga y el considerable número de técnicos, empleados y obreros de fábrica y de campo que en ellas participan, así como sus respectivas familias, hacen de estas haciendas importantes centros poblados con 8,000 y 12,000 habitantes, respectivamente". *Ibídem.* Hechos como este motivaron, en palabras de Peter Klarén, la "general decadencia urbana de la región".

Pablo Macera, *op. cit.*, p. 371. Esto para el desarrollo tecnológico de la industria azucarera fue importante, por la maquinaria que se empezó a usar así como el mejoramiento del cultivo, pero a su vez constituyó el desmedro en el empleo de la mano de obra. Sin embargo, "un enorme proletariado rural, en su mayor parte compuesto por indios migrantes de la sierra vecina, se fue concentrando gradualmente en las grandes haciendas del área". Peter Klarén, *op. cit.*, p. 260.

51. Además nuestra propensión a cultivar para exportar, como ya dijimos antes (Cap. II.1.2), provocó una aparente alza de nuestras exportaciones que con el "jueves negro" demostró ser mucho más falaz de lo que se pensaba. Así lo detallaron medios periodísticos de la época al referirse a este saldo favorable: "El saldo como se sabe existe sólo en el papel, puesto que los productos nacionales que forman el renglón principal de ese superávit, tales como los metales, el algodón, el azúcar y el petróleo, son de propiedad extranjera, son de sociedades y trusts americanos, ingleses y alemanes, que retiran de nuestro país las utilidades alcanzadas (...) nuestra mayor exportación es sólo una bella cifra que tiene un valor romántico y aunque signifique efectivamente un mayor desarrollo industrial, no tiene la importante y real significación que tiene en las finanzas y en el comercio de otros países". "De Jueves a Jueves", en **Variedades**. Lima, 15.01.30.

52. Como ya venimos mencionando "la bonanza económica de la guerra demandó, muy principalmente a las industrias algodonera y cañavelera, el máximum posible de actividad, con el incentivo de precios que jamás pudieron sospechar nuestros agricultores". A. Pacheco, **Cabezas Dirigentes del Alto Comercio del Perú**. Lima: Casa Sanmarti y Cía., 1923, p. 27. Por estas circunstancias especiales el autor concluye que en el caso de la "industria azucarera puede decirse que data sólo de los últimos veinticinco años, pues aún cuando la caña se comenzó a cultivar desde las primeras décadas que siguieron a la conquista española, fue sólo en los últimos años que se verificó su fomento, que se modernizó su cultivo, que se principiaron a instalar los grandes ingenios y que su exportación alcanzó cifras apreciables". *Ibídem.*

53. Luis Durand Flórez nos ilustra, citando a Thorp y Bertram, que a partir de 1920 hasta 1930 "el crecimiento de las exportaciones se redujo después del auge debido a la guerra, y los sectores de exportación de minerales en manos extranjeras pasaron a un primer plano". Luis Durand Flórez, **Compendio histórico del Perú**. Lima: Milla Batres, 1993, p. 162.

54. Pablo Macera, *op. cit.*, p. 227.

55. Una cita de la Memoria del Banco de Reserva del Perú (1926) hecha por Gianfranco Bardella nos ilustra también esta situación "la guerra mundial había elevado el nivel de los precios a un nivel excepcional; pero, una vez restablecida la paz, el proceso inevitable del reajuste económico fue afectado sucesivamente a todos los precios trayéndolos a su nivel más bajo. El azúcar y el algodón, los dos principales renglones de la capitalización nacional, fueron los productos que

más resistieron a ese proceso; pero finalmente tuvieron que ceder también". Gianfranco Bardella, **Setenta y cinco años de vida económica del Perú: 1889-1964**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1964, p. 135.

56. "El Perú en su Centenario", **El Economista Peruano**, Año XIII-1921, Vol. VI, Nº 145 (Lima), p. I. A esto habría que sumar las inundaciones producidas en 1925 que motivaron a los bancos a renovar los créditos de los agricultores afectados. "El año 1925 marcó para el azúcar la iniciación de su peor crisis, agravada en nuestro país por causas puramente locales. Bajo el peso de una producción mundial de más de 23 millones de toneladas, superior en 5 millones a la más alta registrada anteriormente, y excesiva respecto al consumo, las cotizaciones se derrumbaron bruscamente bajando en el principal mercado mundial, o sea el de Gran Bretaña, de 21 chelines 9 peniques por cwt. (50.8 Kilos) en 1924, á 12/9 en 1925. En ese mismo año, Gran Bretaña iniciaba su política de estímulo a la industria domestica de azúcar de betarraga mediante el pago de subsidios que en ciertos años duplicaban con creces el precio internacional, haciendo crecer su producción casi de la nada más de 500 mil toneladas". Unión de Productores de Azúcar (Compiladores), **El Azúcar Peruana**. Lima: Sanmarti y Cía., 1945, p. 18.

57. Cabe recordar, como bien señala Denis Sulmont, que a inicios de la década de 1930 el Partido Aprista venía organizándose en Trujillo, "donde se había constituido un frente de sectores medios y de trabajadores movilizados contra los abusos de las compañías extranjeras que monopolizaban las actividades agro-industriales y comerciales de la región". Denis Sulmont, **El movimiento obrero en el Perú: 1900-1956**. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1975, p. 69.

58. Luis Durand Flórez, **Compendio histórico del Perú**. Lima: Milla Batres, 1993, p. 157.

59. Agrega Denis Sulmont que "el mercado interno y la acumulación interna de capital eran demasiado estrechos como para que la burguesía peruana tuviera la capacidad de implementar un proyecto de desarrollo industrial de corte nacionalista". Denis Sulmont, **Historia del movimiento obrero en el Perú: 1890 a 1977**. Lima: TAREA Centro de Publicaciones Educativas, 1977, p. 135.

60. Wilfredo Kapsoli, **Ensayos de Nueva Historia**. Lima: Francisco González A. Editores, 1983, p. 181. Más adelante agrega el autor que empieza a gestarse una corriente crítica de la oligarquía y del imperialismo: "Cuzco y Puno se alzaron con su voz andina, Trujillo y Chiclayo con su beligerancia criolla. Los primeros condenaron al gamonalismo, los costeños a la aristocracia y a la oligarquía. Estos movimientos regionales giraban en torno a un grupo, una persona y a veces una revista". *Ibídem.*

61. Denis Sulmont, *op. cit.*, p.136. Esta concepción civilista de ver la economía, aún cuando existía discrepancia dentro del partido, encontraba su explicación, según Yepes del Castillo, en el hecho que los unía el compartir "una fe absoluta en el liberalismo económico, la convicción de que lo que podríamos llamar hoy un modelo exportador de desarrollo, era el mejor camino para el país", Ernesto Yepes del Castillo, "El desarrollo peruano en las primeras décadas del siglo XX". En Luis Guillermo Lumbreras y otros, **Nueva Historia General del Perú: un compendio**. Lima: Mosca Azul editores, 1974, p. 151

62. Herless Buzzio Zamora, "El Comercio Peruano en el siglo XX". En José Pareja Paz-Soldán (Director), **Visión del Perú en el siglo XX**. Lima: Studium, 1963, t. 2, p. 458.

63. Esto provocó, de acuerdo al analisis del Banco Central de Reservas, un impacto negativo en "la balanza de pagos y en las cuentas fiscales de los países de la región". Banco Central de Reservas del Perú, **La Misión Kemmerer en el Perú: Informes y Propuestas**. Lima: Ausonia, *s.d.*, p. XXIV.

64. Denis Sulmont, **Historia del movimiento obrero en el Perú: 1890 a 1977**. Lima: TAREA Centro de Publicaciones Educativas, 1977, p. 62.

65. Unión de Productores de Azúcar, *op. cit.*., p.18. Además aquí da algunos ejemplos del desplazamiento del cultivo del azúcar de la Costa Central hacia el Norte del Perú de tal forma que "en 1925 y 1926 cerraron los ingenios de Chacra Cerro, Pro, Chuquitanta y Carapongo en Lima; en 1929 el de Santa Bárbara, en Cañete; en 1930 el de Humaya, en Huacho; en 1938 el de Naranjal, último que trabajaba en las inmediaciones de la capital", *op. cit.*, p.19.

66. En general, el panorama producido por la previsible caída del capitalismo se puede resumir y confirmar con términos empleados por Julio Cotler de la siguiente manera:"La depresión acarreó la drástica caída de las exportaciones e importaciones, mayormente controladas por el capital extranjero; la retracción de las transacciones comerciales de los terratenientes con el capitalismo costeño; la reducción de los ingresos fiscales, y la paralización de las obras públicas, con la consiguiente quiebra de empresas peruanas. Todo esto provocó una generalizada desocupación y reducción de los ingresos de las clases populares y sectores medios, así como la ruina económica de prominentes familias de las clases dominantes". Julio Cotler, "La Crisis Política 1930-1968". En Luis Guillermo Lumbreras y otros, **Nueva Historia General del Perú: un compendio**. Lima: Mosca Azul editores, 1974, p. 161. De la misma forma, comentó El Comercio, que "producida la crisis, desapareció la demanda de los productos de exportación. Las refinerías del mundo no han comprado azúcar sino para el consumo del día (...) Por lo que respecta al azúcar, que de 8.3 ha descendido por debajo de 7 como en sus peores épocas, hay que anotar, además, el hecho de que las refinerías chilenas han paralizado casi sus compras desde hace algún tiempo, lo que hace presumir que poseen stocks apreciables adquiridos seguramente con el propósito de ponerse a cubierto del alza" en **El Comercio**, 27 de Octubre de 1929, p.17.

67. Raúl Palacios, *op. cit.*, p. 276.

68. Citado por Raúl Palacios, *ibídem*.

69. Fundación M. J. Bustamante de la Fuente, **El Mensaje Cívico de José Luis Bustamante y Rivero**. Lima: Editora Latina, 1996, p. 139.

70. Dennis Gilbert, **La oligarquía peruana: historia de tres familias**. Lima: Horizonte, 1982, p. 234. Asimismo agrega que en el caso de los bancos "las decisiones que toman respecto al volumen y distribución del crédito y el nivel de las tasas de interés pueden tener una influencia significativa en la economía nacional y por ello de considerable importancia política". *Ibidem*.

71. Pacheco, **Cabezas Dirigentes del Alto Comercio del Perú**. Lima: Casa Sanmartí y Cia., 1923, p. 239.

72. Raúl Palacios Rodríguez, **El Perú Republicano y Moderno: 1868-1968**. Lima: Studium, 1990, p. 238. Muchos autores remarcan la vinculación del Perú y Londres con mencionadas

actividades así Pease cuando se refiere a esta institución señala que "financiaba exportaciones agro-azucareras del norte y de Lima". Franklin Pease, **Historia del Perú**. Lima: Libris, s.d., p. 205.

73. Raúl Palacios, *op. cit.*, p. 269. En el mismo sentido Peter Klarén observa que "en Lambayeque las familias Dall'Orso y de la Piedra expandieron y modernizaron sus haciendas Tumán (3.733 hectáreas en 1920) y Pomalca (800 fanegadas, en 1920); los Aspillaga Anderson, Cayaltí (3.750 hectáreas en 1920). *Op. cit.*, p. 69.

74. Quiroz Norris, *op. cit.*, p. 136.

75. Luis Durand Flórez, *op. cit.*, p. 151.

76. Dario Sainte Marie, *op. cit.*, p. 84. Klarén complementa diciendo que "alguna de las compañías de azucareras extranjeras tenían establecidos fuertes lazos políticos con el grupo político o con la facción del mismo que controlaba el palacio presidencial", *op. cit.*, p. 168.

77. Peter Klarén, *op. cit.*, p. 167.

78. *Ibidem.*

79. Ernesto Yepes, *op. cit.*, p. 156.

80. Pablo Macera, **Visión Histórica del Perú: Del Paleolítico al proceso de 1968**. Lima: Milla Batres, 1978, p. 234. El mismo autor nos menciona que con el "enganche" y el "jornalear" quedo "en evidencia la estrecha relación ente el Estado y los poderosos sectores económicos que dominaban la agricultura de exportación". Pablo Macera, **Trabajos de Historia**. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 1977, p. 376.

81. Banco Central de Reserva, *op. cit.*, p. XXVII. Esto se complica aún más cuando se sabía que la "operación de transportar a Europa las utilidades de los negocios hechos en el Perú la practican también muchos capitalistas e industriales nacionales". Revista **Variedades**, N° 1145.

82. Arthur D. Little, citado por Dennis Gilbert, *op. cit.*, p. 235.

83. Julio Cotler, "Democracia e integridad nacional en el Perú". En Julio Cotler y otros, **El gobierno militar: una experiencia peruana 1968-1980**. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1985, p. 24.

84. Quiroz Norris, *op. cit.*, p. 138.

85. Una Memoria del Perú y Londres citado por Quiroz Norris nos apunta al referirse a estas deudas lo siguiente: "Si hubiéramos demandado la colección habríamos puesto en serias dificultades a nuestros deudores. Muchos de ellos se habrían causado daño, sin obtener el total pago de nuestros préstamos", *op. ct.*, p.138.

86. Fernando Arce, **El Presupuesto Gubernamental en el Perú: Historia y Perspectivas**. Lima: San Marcos, 1989, p. 213.

87. Jorge Basadre, *op. cit.*, p. 95. El autor agrega que "la vinculación de él con las industrias del país, su fuerte movimiento, el monto de las importaciones, los numerosos contactos que tenía no sólo en Lima sino en provincias hicieron plantear una angustiosa interrogante sobre las consecuencias que podían derivar para la agricultura, para la industria, para el comercio y para la producción en general". *Ibidem.* En el mismo sentido publicaciones como la Revista **Variedades**, N° 1181, rescataban la necesidad de "tratar de salvar su actual crisis y con el firme propósito de evitar el hondo perjuicio que para las industrias, el comercio, la agricultura, la minería y los intereses particulares, acarrearía el definitivo quebranto de esa institución íntima y bastante vinculada a la vida económica del país".

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

Documentos del Archivo General de la Nación

- BANCO DEL PERU Y LONDRES (en liquidación) **Balance al 30 de Junio de 1933: Balances de compañías subsidiarias resoluciones de reconocimiento de créditos utilidades y gastos en el periodo de liquidación**. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1933, 20 p.

- BANCO DEL PERU Y LONDRES (en liquidación) **Balance al 30 de Junio de 1934: Balances de compañías subsidiarias, créditos utilidades y gastos en el periodo de liquidación**. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1934, 10 p.

- BANCO DEL PERU Y LONDRES (en liquidación). **Memoria Anual de la Superintendencia de Bancos al 31 de Diciembre de 1933**. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1934, 59 p.

- BANCO DEL PERU Y LONDRES (en liquidación). **Memoria Anual de la Superintendencia de Bancos al 31 de Diciembre de 1934**. Lima: Librería e Imprenta Gil, 1935, 52 p.

- SUPERINTENDENCIA DE BANCA Y SEGURO. **Banco del Perú y Londres en liquidación. Memoria ejercicio 1979**, 37 p.

- **Acta de Directorio del Banco del Perú y Londres**. Libro 11, Mayo-Abril. 1927-1929, Archivo General de la Nación.

- **Acta de Directorio del Banco del Perú y Londres**. Libro 12, Mayo-Noviembre, 1929-1930, Archivo General de la Nación.

- **Acta de Directorio del Banco del Perú y Londres**. Libro 13, Noviembre- Mayo, 1930-1931, Archivo General de la Nación.

- **Actas de las sesiones de la Comisión Asesora del Banco del Perú y Londres**. Libro 1, Julio-Junio, 1931-1932, AGN.

- **Actas de los Acuerdos de la Junta Contralora del Banco del Perú y Londres**. Libro 05. Noviembre-Mayo. 1930-1931. AGN:

- **Libro Caja: Varios Acreedores**. Libro 0ç2, Abril-Enero, 1930-1940, AGN.

- **Libro Caja**. Julio-Octubre. Libro 5, 1931, AGN.

- **Libro Diario**. Diciembre-Octubre. Libro 1, 1932-1952, AGN.

- **Préstamos Agrícolas**. Libro 12, 1929-1930, Documentos Diversos – AGN.

- **Malas deudas**. Libro 3, 1913-1915, Documentos Diversos – AGN.

- **Deudas Atrasadas**. Libro 4, 1916-1923, Documentos Diversos – AGN.

- Información Financiera y Comercial (Sección). **El Comercio**. Semanas del 22 al 28.09, 1929; 29 al 5.10.29; 6 al 12.10.29; 13 al 19.10.29; 3 al 9.11.29; 27.10.29 - p. 17; 18.11.29 - p. 15.

- La crisis del azúcar. En **El Comercio**. Lima, 4 de Octubre de 1929, p. 13.

- Revista **Mundial**. Año X, Nº 502 (16.02.30), Nº 503 (8.02.30), Nº 508 (15.03.30).

- "De Jueves a Jueves". En Revista **Variedades**. Lima. Año XXVI, Nº 1141 (15.01.30), Nº 1144, Nº 1145 (12.2.30), Nº 1148 (5.3.30), Nº 1162 (11.6.30), Nº 1181 (22.10.30), Nº 1182 (9.10.30)

- "Banco del Perú y Londres". En Revista **El Economista Peruano**. Año XIII, Vol. VI, Nº 145. Lima: Sanmarti y Cía., 1921.

- José Payán. En Revista **Actualidades.** Lima. Nº 61 (21.4.1904).

- El Banquete al señor Payán. En Revista **Actualidades**. Lima. Nº 169 (23.6.1900)

- BANCO DE RESERVA DEL PERU. **Octava Memoria** (1929). Lima: Sanmarti y Cía., 1929.

FUENTES SECUNDARIAS

Referencias Bibliográficas

- ARCE MEZA, Fernando A.. **El Presupuesto Gubernamental en el Perú: Historia y Perspectivas**. T. 2. Lima: San Marcos, 1989, 356 p.

- BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. **La Misión Kemmerer en el Perú: Informes y Propuestas**. 2 t. Lima: Ausonia, *s.d.*.

- BANCO DE CREDITO DEL PERU. **El Perú en Marcha: Ensayo de geografía económica.** Lima: BCR, 1943, 434 p.

- BARDELLA, Gianfranco. **Setenta y cinco años de vida económica del Perú (1889-1964)**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1964, 215 p.

- BARDELLA, Gianfranco. **Un siglo en la vida económica del Perú (1889-1989)**. Lima: Banco de Crédito del Perú, 1989, 628 p.

- BASADRE, Jorge. **Historia de la República del Perú: 1882-1933**. Tomo XIV. Lima: Universitaria, 1969, 428 p.

- BASADRE, Jorge. **La vida y la historia: ensayos sobre personas, lugares y problemas**. Lima: Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, XX + 633 p.

- CAMPRUBÍ ALCÁZAR, Carlos. **Historia de los Bancos en el Perú (1860-1879)**. T. I. Lima: Editorial Lumen, 1957, XXVI + 433 p.

- CAPUÑAY, Manuel A.. **Leguía: Vida y obra del constructor del Gran Perú**. Lima: Enrique Bustamante y Ballivián, 1951, 279 p.

- CONTRERAS, Carlos y Marcos CUETO. **Historia del Perú Contemporáneo**. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú, 1999, 312 p.

- CHIRINOS SOTO, Enrique. **Historia de la República: 1821-Perú-1978**. Lima: Andina, 1977, 578 p.

- DURAND FLÓREZ, Luis (ed.). **Compendio histórico del Perú**. T. 6. Lima: Milla Batres, 1993, 734 p.

- FUNDACIÓN M. J. BUSTAMANTE DE LA FUENTE. **El Mensaje Cívico de José Luis Bustamante y Rivero**. Lima: Editora Latina, (1996), 300 p.

- GILBERT, Dennis L. **La oligarquía peruana: historia de tres familias**. Lima: Horizonte, 1982. Traductora Mariana Mould de Pease, 267 p.

- HAYA DE LA TORRE, Víctor Raúl. **El antimperialismo y el APRA**. 1ª ed. Incahuasi-Perú: Chan-Chan, 1935 (6ª ed./3° Peruana, 1976), 274 p.

- KAPSOLI E., Wilfredo. **Los movimientos campesinos en el Perú: 1879-1965**. Lima: DELVA Editores, 1977, 300 p.

- KAPSOLI E., Wilfredo. **Ensayos de Nueva Historia**. Lima: Francisco González A. Editores, 1983, 212 p.

- KARNO, Howard Laurence. **Augusto B. Leguía: The Oligarchy and the Modernization of Perú, 1870 – 1930**. Los Ángeles - EE. UU.: University of California, 1970, VI + 313 p.

- KLAREN, Peter F.. **Formación de las haciendas azucareras y orígenes del APRA**. 1ª ed. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1970 (2ª ed., 1976), 298 p.

- LEDESMA, Néstor. **Las Generaciones de la República: Apuntes para una sociedad naciente**. Lima: Hurin Qosqo, 1999, 108 p.

- LUMBRERAS, Luis Guillermo y otros. **Nueva Historia General del Perú: un compendio**. Lima: Mosca Azul editores, 1974, 263 p.

- MACERA, Pablo. **Visión Histórica del Perú: Del Paleolítico al proceso de 1968**. Lima: Milla Batres, 1978, VIII + 272 p.

- MACERA, Pablo. **Trabajos de Historia**. T. IV. Lima: Instituto Nacional de Cultura, 1977, 499 p.

- MARIÁTEGUI, José Carlos. **7 Ensayos de interpretación de la realidad peruana**. Lima: Amauta, 350 p.

- MILLA BATRES, Carlos. **En qué momento se jodió el Perú**. Lima: Milla Batres, 1990, 230 p.

- MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO. **Extracto Estadístico del Perú: 1934-1935**. Lima: Americana, 1937. XXX + 379 p.

- PACHECO B., A.. **Cabezas Dirigentes del Alto Comercio del Perú**. T. I. Lima: Casa Sanmarti y Cía., 1923. 369 + XIII p.

- PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. **Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930)**. Lima: Fondo de Desarrollo editorial de la Universidad de Lima, 2000, 465 p.

- PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. **El Perú Republicano y Moderno: 1868-1968**. Lima: Studium, 1990?, 574 p.

- PAREJA PAZ-SOLDÁN, José (Director). **Visión del Perú en el siglo XX**. 2 t. Lima: Studium, 1963.

- PEASE G. Y., Franklin (Director). **Historia del Perú**. Lima: Libris, s.d., 304 p.

- RAMÍREZ GASTÓN, J. M. **150 años: Economía y finanzas en el Perú (1821-1971) y en el Virreinato (1544-1824)**. Lima, 1974, 175 p.

- RIVADENEIRA CASTILLO, Oscar y Miguel PAZ CASTILLO. **Movimiento obrero en Lambayeque: 1900-1930**. Chiclayo-Perú: Centro de Estudios y Asesoramiento Rural, 1977, 76 p.

- ROEL PINEDA, Virgilio. **La Economía Agraria Peruana (1961): Hacia la reforma de nuestro agro**. 1ª ed. Lima: CONCYTEC, 1961 (3ª ed., 1990), 431 p.

- ROMERO, Emilio. **Historia Económica del Perú.** Buenos Aires: Sudamericana, 1949. 471 p.

- SAINTE MARIE, Darío. **Perú en cifras: 1944-1945**. Lima: Ediciones Internacionales, MCMXLV, 1012 p.

- SULMONT, Denis. **El movimiento obrero en el Perú: 1900-1956**. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1975, 356 p.

- SULMONT, Denis. **Historia del movimiento obrero en el Perú (de 1890 a 1977)**. Lima: TAREA Centro de Publicaciones Educativas, 1977, 358 p.

- TAMAYO HERRERA, José. **Liberalismo, indigenismo y violencia en los países andinos (1850-1955)**. Lima: Fondo de Desarrollo editorial, 1998, 140 p.

- THORNDIKE, Guillermo. **El año de la barbarie: Perú 1932**. Lima: Nueva América, 1969. 398 p.

- UGARTECHE, Pedro. **Sánchez Cerro: Papeles y recuerdos de un presidente del Perú**. T. 4. Lima: Universitaria, (1970), 353 p.

- UNIÓN DE PRODUCTORES DE AZÚCAR (Compiladores). **El Azúcar Peruana**. Lima: Sanmarti y Cía., 1945, 162 p.

- VIGORITO, Raúl. **Transnacionalización y desarrollo agropecuario en América Latina**. Madrid: Cultura Hispánica, 1984, 222 p.

Referencias Hemerográficas

- BARDELLA, Gianfranco. "Los difíciles años treinta". En **Banca**. Lima. Vol. VIII, N° 31-32 (Enero-Octubre de 1990), pp. 121-134.

- QUIROZ NORRIS, Alfonso W.. "Historia del Banco del Perú y Londres (Primera Parte)". En **Banca**. Lima. N° 18 (Octubre-Diciembre de 1986), pp. 68-85.

- QUIROZ NORRIS, Alfonso W.. "Historia del Banco del Perú y Londres (Segunda Parte)". En **Banca**. Lima. Vol. VI, N° 19-20 (Marzo-Julio de 1987), pp. 123-139.

Actualización del concepto de bienestar, seguridad y defensa nacional

CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA*

I. INTRODUCCIÓN

En las últimas cinco décadas del siglo XX hemos visto los cambios que se produjeron como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, la Guerra de Corea, la Guerra de Vietnam, las guerrillas pro-comunistas y terrorismo por el mundo, así como de la guerra fría que finalizó sin pena ni gloria, pero con elevadas pérdidas de vidas humanas y el sacrificio de grandes potenciales intangibles que resultaron desperdiciados por la destrucción material de la infraestructura, de organizaciones e instituciones para el desarrollo de las naciones y de los servicios esenciales para la vida.

También hemos sido testigos del tránsito de gobiernos de diversas tendencias con supuestos que todos ellos pudiesen lograr para el pueblo mayor bienestar y felicidad. Sin embargo hasta hoy este objetivo aún no ha podido obtenerse.

Sobre ello existen variadas hipótesis y realidades que son analizadas alrededor de la teoría del conflicto con causales y razonamientos a partir de los intereses económicos que derivan hacia intereses políticos, sociales y militares.

Nadie puede dudar que el ejercicio de la política es importante, pues hace a las personas capaces de ejercer el arte de gobernar. Se organizan en partidos políticos o grupos de presión independientes con distintos fundamentos filosóficos e ideológicos, pero todos con un objetivo común: "Lograr el bienestar de sus pueblos otorgando felicidad personal en concreto", fundamentos que han

* Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima.

consolidado las ideas sobre el sistema democrático como el menos imperfecto para el logro de los objetivos nacionales.

Asimismo, resulta importante tener en cuenta que por formación, los miembros de las fuerzas armadas son profesionales de la guerra; sea en tierra, mar o aire; por tanto, es su obligación dominar este arte con el objeto de obtener la victoria, coadyuvar a mantener la paz y bienestar de la Nación, etc.

Son pues el ejercicio de la política y el dominio del arte militar dos honorables profesiones, distintas por naturaleza, pero en esencia interrelacionadas, no obstante que sus campos de acción están delimitados y son no competitivos. Por ello, mientras no exista la auténtica capacidad de dialogar entre todos para entendernos, comprendernos e identificar nuestros intereses comunes; seguiremos postergando el sueño de los próceres de nuestra Nación Peruana.

Nuestro país posee potencial humano, recursos naturales, energéticos y alimenticios, en calidad y cantidad suficientes para poner en funcionamiento la poderosa maquinaria del desarrollo sostenible con la necesaria garantía de una seguridad actualizada, moderna y efectiva.Sin embargo esta tarea no es sólo para iluminados, pues son todos los sectores de nuestra Sociedad, los actores responsables para ello, siempre considerando que la democracia, como forma de gobierno, es la mejor opción para conducir la Sociedad al logro del bienestar y la felicidad que específicamente deseamos. En este sentido, el concepto de seguridad en cualquier época, presupone la existencia de amenazas. Esto es aplicable tanto a países, fronteras, etc., lo mismo que a las personas, dentro de los retos y desafíos que implica la obtención de sus intereses y aspiraciones.

En todos los casos encontramos que la pobreza, la ignorancia y la desesperanza son las causas más profundas de la inestabilidad, inseguridad, falta de libertad y de los más graves riesgos que enfrenta nuestra democracia. Estos defectos son capaces de generar todo tipo de convulsiones sociales y constituyen actualmente las verdaderas amenazas a la seguridad interna y externa del país.

Entendemos, entonces, que el propósito de la seguridad integral es dar protección para alcanzar la felicidad, el bienestar del país y mirar también la región circundante, a través del desarrollo sostenible; por tanto debemos propender a conseguir las condiciones de cooperación mutua de tal manera que el Perú disfrute de paz, armonía, respeto y confianza, promoviendo simultáneamente la eliminación de toda limitación al desarrollo económico y tecnológico.

También consideramos que el estamento militar, por sí solo, tiene la obligación de producir seguridad, a través del sistema de defensa, no obstante que el problema integral involucra a todos y cada uno de los integrantes de la Nación

Peruana y pasa por la organización del Estado, la culturización del pueblo, el respeto a la soberanía, la observancia fiel de los tratados, convenios internacionales y de los derechos humanos; todo esto como presupuesto para alcanzar una democracia efectiva y eficaz.

Entonces, no se conseguirá seguridad integral, eliminando o reduciendo unilateral e indiscriminadamente a las fuerzas armadas sino que se las deberá organizar, equipar y entrenar, mejor dicho, prepararlas para la obtención de los objetivos estratégicos del país en tierra, mar y aire, así como actuar en la Defensa Nacional ante cualquier agresión externa y proteger los intereses nacionales en el exterior.

Se debe asumir también el insertar definitivamente a las fuerzas armadas dentro del sistema de gobierno democrático, para los consecuentes entendimientos mutuos y fortalecimiento conceptual de la seguridad integral y defensa nacional del país.

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA EL DIAGNÓSTICO GLOBAL DE LA SITUACIÓN

1. Los últimos años del siglo XX se han caracterizado por la rapidez, amplitud, profundidad y dramatismo de los cambios que han acontecido en el escenario internacional. El sistema de equilibrio que distinguió la vida de las últimas cuatro décadas es hoy objeto de una revisión profunda. Tanto en lo político como en lo económico la posición relativa de los países latinoamericanos entrando al siglo XXI se ha visto alterada, pues nuevos polos de poder y nuevas posibilidades en las relaciones de naciones son un signo distintivo del momento que vivimos, dentro de una intervinculación movilizada por los avances de la ciencia y tecnología.

2. Las grandes expectativas que produjo el fin de la guerra fría han resultado, por lo menos, apresuradas. El resurgimiento de formas democráticas y de la economía de mercado no ha constituido la panacea global que, en forma prematura, se anticipó. Durante las últimas décadas del siglo pasado una gran cantidad de resentimientos y rivalidades, ambiciones y odios se mantuvieron encubiertos, bajo la cortina del llamado "equilibrio nuclear del terror". Al desaparecer este equilibrio, antiguos reclamos han dado pie a resurgimiento de conflictos para adquirir territorio, modificar fronteras, romper dominaciones históricas, ideológicas, religiosas y de otro tipo, corregir agravios de conflictos del pasado y alcanzar sueños de control regional. Ahora, el siglo XXI ha heredado nacionalismos exagerados con fundamentalismo y fanatismo que han proliferado y son responsables, en algunos casos, de las crisis entre y en los Estados. El concepto de

Estado mismo, acusado en el pasado de excesos y abusos, sufre hoy agresiones y su razón de ser es cuestionada, como era de esperarse, pues al rechazar ideologías se han impugnado también las Instituciones que le dieron origen o lo perpetuaron.

3. En términos castrenses se puede decir, que por más de 40 años Estados Unidos y sus aliados pelearon y ganaron la guerra fría. En Latinoamérica se pagó con muchos miles de vidas los enfrentamientos fratricidas que fue el precio para que el comunismo internacional no ocupara un espacio geográfico fundamental para su triunfo final. Los muertos en los territorios y ciudades latinoamericanas por causa de la subversión y terrorismo fueron varias veces más numerosos que los que se produjeron entre Europa y la ex-U.R.S.S.

Sin embargo, a la hora de usufructuar los beneficios del triunfo, estos países aliados y entre ellos el Perú, no parecen encontrar situaciones favorables, pues están endeudados, con enfrentamientos no resueltos entre sus clases sociales, y las democracias se encuentran de cara al desafío que significa satisfacer las necesidades y carencias que sus sociedades reclaman.

4. De otro lado, sabemos que en la antigüedad, las desigualdades eran toleradas porque los continentes estaban separados y caracterizados por un distanciamiento cultural. En la actualidad el mundo se ha vuelto más próximo y más interrelacionado, el cual también es caracterizado por un debilitamiento político masivo que hace que las desigualdades se vuelvan menos tolerables. En efecto, el nuevo sentido de proximidad hace que se intensifique la advertencia de la desigualdad global en las condiciones de vida y que sea decisivamente un importante nuevo aspecto de nuestra realidad contemporánea. Entonces, divulgar este concepto estimula un rechazo en la clase política y en un futuro próximo este rechazo puede ser incentivado, expresándose más como un resentimiento a través de una acción organizada.

5. La desigualdad económica y social en América Latina se profundizó en el último decenio. Las diferencias en los ingresos por habitante van desde más de 23 mil dólares en el país más rico de la región hasta menos de 300 en el más pobre. Grandes núcleos perciben menos de un dólar por día, nivel considerado pobreza crítica por el Banco Mundial. Alrededor de 200 millones de latinoamericanos, cerca de la mitad de la población total no tienen acceso a los servicios fundamentales de salud, educación, vivienda, etc. En el Perú, cuyo ingreso per cápita se calcula en 1,300 dólares, no obstante su población está signada por un 45% de pobreza generalizada.

6. La democracia no puede fortalecerse sobre un horizonte de ignorancia e indigencia. La paz, seguridad y estabilidad son y seguirán siendo inciertas hasta que esas disparidades sean reducidas, pues en la pobreza y la desesperanza están

las causas profundas de los crecientes e incontrolables flujos migratorios, de los fracasos para derrotar el narcotráfico, el aumento en la propagación de las epidemias, la explotación irracional del medio ambiente, etc. En suma son la inestabilidad, inseguridad, falta de libertad las causales de los riesgos que enfrenta la democracia en el Perú y en los demás países, además de sus diferencias relativas.

La democracia basada en el sistema de libre mercado se presenta hoy triunfante dentro de la globalización. Pero este triunfo se deriva fundamentalmente de la caída del comunismo más que por el éxito de la viabilidad de los ideales democráticos, pues para gran parte del mundo empobrecido el asunto se basa en un práctico nivel de vida.

Proclamar la libertad sin satisfacer las necesidades básicas no es suficiente. La victoria de la democracia en el conflicto ideológico aparece sólo como la victoria de una coalición hegemónica más que por un triunfo universal de las ideas democráticas. Podemos decir entonces, que el contenido ideológico de la victoria es innegable, pero el alcance global de esta victoria es filosóficamente superficial. Estas formas, una objetiva y otra subjetiva, son las que ponen en primer lugar el asunto de la desigualdad en la agenda de este nuevo siglo y milenio. Los factores objetivos se derivan de la dinámica de la demografía y de la economía.

7. El crecimiento demográfico global es más alto que nunca, afectando mucho más a la porción más pobre de la humanidad y por supuesto que sus efectos negativos son más evidentes en los países subdesarrollados.

El crecimiento económico también es desigual, pues favorece a los hegemónicos, cohesionados, organizados y capacitados. Por lo tanto, mientras la población mundial crece, la desproporción en la distribución de la riqueza mundial se vuelve más marcada. A principios del siglo pasado, en 1900, la población mundial era de 1500 millones y ha llegado a los 7000 millones a fin del siglo XX.

Se deduce entonces, que para el año 2025, la población mundial alcanzará los 8,500 millones. Para entonces, de este total casi 6,500 millones vivirán en los estados más pobres de la humanidad. Tales serán los casos de Bangladesh, que crecerá de sus actuales 115 a 235 millones; Egipto de 59 a 125 millones; Kenia, de 24 a 80 millones y lo peor, aproximadamente las 2/3 partes de estos pobres estarán concentrados en los suburbios urbanos del mundo menos desarrollado, haciendo que ellos sean altamente susceptibles a una movilización política más radical. El Perú no escapa de este designio, pues dentro de 25 años la población será aproximadamente de 44 millones.

De acuerdo al PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), en su informe de 1999, en 1960 los países ricos eran 30 veces más ricos que los pobres. Pero en el 2000 esta diferencia ha aumentado a 250 veces. Este proceso va en aumento y lo mismo ocurre dentro de los distintos países como el Perú. Profundizando sus propias diferencias sociales.

8. En los países hegemónicos la porción de la población con edades superiores a los 65 años se incrementa mucho más rápidamente que en los países subdesarrollados, mientras que el número de aquellos con edades de 15 años o menos se restringen más rápidamente en los ricos y aumentan en los pobres. La existencia de una enorme masa de jóvenes, a menudo desempleados o subempleados, se transformará en una masa de jóvenes rebeldes y fundamentalmente, a través de los medios de comunicación modernos, podrán ser fácilmente activados políticamente.

Para el año 2002 la población de Sudamérica y el Caribe alcanzará los 465 millones de habitantes y se espera que el 75% viva en las zonas urbanas. La deuda externa se sitúa en 520 mil millones de US dólares y para el año 2005 se estima que las transferencias de recursos para el pago de la deuda alcancen un 50% del PBI de la Región Sudamericana. El nivel de pobreza alcanzará 246 millones de personas considerando los datos estadísticos arriba enunciados.

Por lo tanto, Latinoamérica y dentro de ella el Perú no escapará a todas las desfavorables condiciones a menos que se le permita encontrar su propia identidad, desarrollar sus sociedades y proteger sus recursos humanos y naturales.

Actualmente ya existen claras pruebas de lo dicho hasta aquí, pues en el Perú y muchos países latinoamericanos hay inelasticidad económica, recesión, corrupción etc., con énfasis en la paradoja de atender necesidades de desarrollo socioeconómico y a la vez preservar el medio ambiente que de por sí incrementa los grados de dificultad para las medidas correctivas, disuasivas y consensivas hacia el bienestar y la seguridad esperados.

No cabe duda que un mundo funcionando bajo el nuevo orden y desarrollándose simultáneamente, donde jugarán infinitas variables que atentarán contra el equilibrio y la paz, es difícil imaginarlo sin conflictos.

9. La globalización impone la existencia de órganos supranacionales para controlar anarquías y nuestra nación peruana al igual que sus semejantes, no desea subordinarse a un órgano supranacional. Sin embargo se está desarrollando un creciente sentido de la cooperación regional dado el incremento de los riesgos y de las acciones contra la infraestructura urbana y la población civil por medio de acciones terroristas. Esta cooperación se asume y se concreta en un aumento del

número de organizaciones internacionales, unas como las organizaciones multilaterales para la cooperación mutua y común y otras que toman decisiones propias como el Consejo de Seguridad de la ONU. Con respecto a este último, es imperiosa su reestructuración a los efectos que pueda reflejar en su composición la realidad del mundo actual, por lo que se deberá entonces reconocer a Latinoamérica como el lugar que merece y se ha ganado en el concierto internacional. Resumiendo, deberá el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ser más democrático y representativo.

Entonces, podemos asumir que hay interacción entre las dinámicas de un debilitamiento del poder político y la profundización de la crisis socioeconómica que, en la actualidad, aflige a toda Latinoamérica. El Perú, además, está agobiado por la confusión filosófica de su realidad histórica, lo que no augura un periodo de placidez global. Los principales desafíos del orden global tienen simultáneamente dimensiones geopolíticas, socioeconómicas e ideológicas. El primero pertenece al reacomodo geopolítico luego del colapso ideológico de regímenes totalitarios como resultado de la potencialidad de los conflictos regionales. El segundo involucra fundamentalmente a las crisis producidas por las respuestas que viene mostrando la democracia liberal y representativa. El tercero atiende a la posibilidad de nuevos conflictos ideológicos, económicos, religiosos etc., que pondrán a prueba la eficacia y estabilidad de los propósitos y objetivos logrados y por alcanzar. Todo esto quiere decir que con el aumento de la crisis de intereses político-económico especialmente cuando las desigualdades se vuelvan más intolerables, se tiene que revaluar obligadamente los conceptos estratégicos de defensa de los intereses nacionales proyectados al exterior.

10. El ideal de una América Latina próspera y poderosa desde México a Tierra del Fuego no se vislumbra por el momento; no obstante que aparecen algunas señales que podrían revertir este concepto, fundamentalmente si se concretara la iniciativa de libre mercado de las Américas (ALCA), el N.A.F.T.A. y aumentarle la eficacia de otros organismos multilaterales regionales, pero dentro de principios más éticos y morales.

Mientras las desigualdades sigan acrecentándose dificultará el encuentro de intereses comunes a defender, por tanto, se continuará manteniendo y conservando sistemas de seguridad y defensa dentro de concepciones unilaterales y multilaterales para la protección de bienestares nacionales.

EL DESAFÍO PARA LA DEMOCRACIA EN EL PERÚ

Cualquiera que sea el tipo de gobierno que se trate de imponer por la fuerza a los pueblos, tarde o temprano caerá.

La Democracia no escapa a esta regla: por lo que deberá germinar y crecer en un marco de paz, felicidad, de desarrollo económico sostenido, de una justa redistribución de la riqueza, de un creciente nivel de educación y capacitación técnica y tecnológica que le permita enfrentar y competir los desafíos del nuevo orden y de una economía global. Aceptemos entonces que la Democracia es el arma que los pobres y las mayorías tienen para defenderse de las minorías hegemónicas, a la vez que los protege contra las arbitrariedades, corrupción, nepotismos y demagogia.

Los gobiernos que se han sucedido en el Perú, por lo menos en la segunda mitad del siglo XX, se han caracterizado por crear una imagen nada positiva ante el mundo. La falta de seriedad en el cumplimiento de los compromisos acordados, la falta de transparencia, el funcionamiento no independiente de los poderes del Estado y el mantenimiento de estructuras jurídicas anquilosadas han contribuido a crear desconfianza más que la pública aceptación que las declaraciones reflejan.

La corrupción no es un elemento reciente y exclusivo del Perú, pues se genera donde existen intereses económicos en juego y en general está compuesta por dos facetas. Los que ofrecen y los que aceptan. La más generalizada ha sido utilizada por empresas formales e informales internacionales y nacionales para obtener beneficios, de la misma manera que las personas que ostentan parte del poder lo han usado y aceptado para enriquecerse. La corrupción hoy en día se ve agravada por la enorme transferencia de recursos que aporta el narcotráfico, el tráfico de productos tóxicos y contrabando de armas; esto se verifica desde la compra de voluntades hasta el lavado de dólares. Al igual que las facetas anteriores, este dinero excedente se genera con la complicidad de dos factores, quienes lo producen y quien lo consume e igualmente al caso anterior, ninguna de las dos partes queda eximida de la responsabilidad ni justifica su acción. Además al interior del poder político y de las fuerzas armadas juegan los intereses de los vendedores de armas que envuelven a los países en la telaraña de generar demandas y contrabandos.

El desafío, entonces, para la Democracia será el fortalecer la independencia y el autocontrol de los poderes del Estado, o sea asegurar la transparencia en el libre juego de las Instituciones Democráticas. Por otro lado, los partidos y grupos

políticos deben ser en esencia democráticos y no meros trampolines para acceder al poder.

Asegurar la rotación en el poder, cuando la nación organizada así lo decida en elecciones, parece ser una de las reglas de oro de la supervivencia de la Democracia, de la misma manera que todos deberán diferenciar y no confundir los problemas políticos del Estado con los problemas políticos del gobierno.

La crítica y fiscalización idónea como factor de transformación política es otro de los desafíos que tendrá que afrontar la Democracia.

Como siempre se ha dicho, la Democracia necesita tiempo para resolver los problemas mediatos e inmediatos de desarrollo y crecimiento; mientras tanto, se verá amenazada por autoritarismos y por algunos sectores de la Sociedad más voluntaristas que racionales que pretenderán acceder al poder por cualquier medio. Las Fuerzas Armadas además de la misión fundamental de defender la Soberanía Nacional, deberán asumir la de dar respaldo para que la Democracia pueda superar con éxito las amenazas a las que se verá enfrentada.

Esto no significa que la defensa de la Democracia será exclusiva de las Fuerzas Armadas, pues la responsabilidad de su vigencia empieza por los poderes del Estado, por todos los sectores de la Sociedad, como el político, el empresarial, los sindicatos, la clase intelectual, etc.

Al igual que en las guerras, los países necesitan contar y conservar organizada una clase política dirigente capaz de motivar y hacer entender a sus respectivas sociedades que es necesario reacomodarse y evolucionar para conseguir los objetivos que nos beneficiarán a todos.

LA DEMOCRACIA Y LAS FUERZAS ARMADAS

A. ESTRATEGIA MILITAR MODERNA

Los principales intereses estratégicos de una Nación son la defensa territorial, sus espacios económicos internos y proyectados, la preservación de los valores nacionales, la protección del medio ambiente y el orden regional, departamental, provincial, local, etc.

El Poder de una nación democrática se medirá por la capacidad que tenga para proteger estos intereses, por los medios que seleccione el poder político de acuerdo con los misionamientos de la defensa, con el fin de asegurar el bienestar y felicidad de sus ciudadanos. No cabe duda que la conjunción de capacidades

intelectuales, sociales, económicas, políticas, tecnológicas y militares son, sin excepción alguna, los pilares del poder Nacional.

El poder militar entonces es una componente del poder Nacional cuyo valor es dinámico, situacional y relativo a circunstancias físicas, geopolíticas y a las capacidades e interacciones de los oponentes.

Por otro lado, "La responsabilidad del militar profesional, es estar preparado para aplicar la fuerza en forma directa y/o mesurada, ética y legal para alcanzar objetivos de la política nacional". Este concepto no significa abogar por la guerra ni propender al belicismo sino reconocer la existencia de los conflictos y la defensa de intereses estratégicos de hecho, pues si realizamos un repaso de los conflictos existentes, en la actualidad salta a la vista que los esfuerzos realizados por la Comunidad Internacional incluso con la globalización, con el fin de mantener la paz, han sido estériles. A su vez la existencia de un recrudecimiento de los ultranacionalismos y fundamentalismos alrededor de los intereses y la competencia que se desarrolla en todos los campos del poder para ocupar los espacios económicos, no hacen suponer que estos conflictos desaparezcan. En este sentido continuará vigente la premisa **cualquier país que abandone sus armas vivirá expuesto al desastre**. Gral. Marshall, (Segunda Guerra Mundial).

B. LAS MISIONES

Las Misiones que provienen de la defensa de objetivos nacionales son la razón establecida y determinada por el Poder Político y ejecutada por el Sistema de Defensa y las Instituciones Militares. Claro está que los términos de referencia para el establecimiento de misiones y su puesta en ejecución son sumamente importantes y prioritarios.

Todo esto, en un sistema democrático, deberá ser creíble tanto para los militares profesionales como para la Sociedad a la cual sirven. Pues en su concepción clásica, éstas deberán ser únicas, para lo cual los militares se organizan, se equipan, se entrenan y desarrollan un alto espíritu de cuerpo y una alta moral. Además, no se deberá competir deslealmente con otros sectores de la Sociedad por recursos, empleos o poder político.

El sistema político de liderazgo deberá ser responsable de utilizar el instrumento militar para determinados objetivos. El sistema militar deberá ser focalizado como una legítima herramienta asentada en un control civil prudente y efectivo. Finalmente estas misiones deberán responder a requerimientos de la Nación contra amenazas identificadas internas y externas.

Para los militares, la amenaza externa es la primera responsabilidad, intervendrán convocados por el Gobierno. En conflictos internos, cuando las fuerzas policiales sean insuficientes por la situación, las Fuerzas Armadas intervendrán también convocadas por el Gobierno. Dentro de este accionar juega un papel primordial la calidad disuasiva de las Fuerzas Armadas.

En casi todas las sociedades, los militares proveen un soporte a las garantías constitucionales como último resorte del sistema democrático. Para ello, las fuerzas armadas están conformadas en estructuras de defensa por naturaleza de acción y el medio en que se desarrollan: fuerza aérea, ejércitos terrestres y fuerzas navales. Cada una con sus concepciones estratégicas viables y actualizadas para la acción individual y conjunta dentro del equilibrio funcional y eficaz de cualquier amenaza.

Otra de las tareas que se derivan de la formación de los militares, es la de actuar como integrador social. Los oficiales y el personal subalterno, por la adquisición de auto-estima, patriotismo, disciplina y cualidades técnicas y administrativas, se transforman en miembros útiles a la Sociedad al desarrollar capacidades de liderazgo y mando sobre subordinados. Los militares con el cumplimiento ético, moral y afectivo de sus misiones transmitirán a la Sociedad, respeto a las leyes, respeto a los derechos y al uso moderado de los medios de fuerza. Caso contrario, perderán rápidamente imagen y credibilidad, generándose inestabilidad.

Sin embargo, es bueno acotar que los límites de relaciones entre civiles y militares parecen ir modificándose por determinados fenómenos del mundo actual, tales como: el terrorismo o su modificación el narcoterrorismo, el movimiento clandestino de personas, la proliferación de armamento tecnológicamente sofisticado, la amenaza de desastre ecológico, la persistencia de conflictos subnacionales y la sucesión de desastres naturales que han cambiado la antigua línea de separación entre jurisdicción militar y civil.

Es decir, atender estas nuevas amenazas lleva a las sociedades a realizar esfuerzos comunes en esas áreas.

NUEVO CONCEPTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Se hace muy difícil hablar de Seguridad y Defensa hasta que verdaderamente se consolide un diálogo de responsabilidad, pues todavía existen desconfianzas mutuas de variadas polarizaciones que atenta contra la integración del país. No deberían ser los militares quienes pongan trabas a este proceso de entendimiento,

pues son los preservadores de los ideales de nuestros próceres, quienes desde hace casi dos siglos fueron los que plantearon estas mismas inquietudes y marcaron el rumbo cierto de paz, prosperidad frente a los retos y desafíos de los tiempos.

En las estructuras del Sistema de Defensa Nacional, somos conscientes del esfuerzo que los pueblos y gobiernos efectúan en esta dirección, pero parecería que todavía falta transitar mucho más por el camino del diálogo que permite ceder un poco de todo, para alcanzar el bienestar común y la felicidad de las personas con la seguridad debida. Apuntando a estos conceptos y con el espíritu de cooperación se presenta la siguiente definición y las posteriores recomendaciones:

ESPECIFICACIONES DE SEGURIDAD Y DEFENSA

A. DEFINICIÓN

El concepto de seguridad y defensa puede definirse como:

La Seguridad es un bien fundamental de la sociedad y se entiende como la condición permanente de paz, libertad, felicidad y justicia social que, dentro del marco del Derecho intervinculatorio, se procura con los organismos nacionales, regionales, departamentales, etc., para el logro de los Objetivos Nacionales, equilibrando dinámicamente los intereses del país en el ámbito global; salvaguardando la integridad territorial y garantizando el ejercicio pleno de la soberanía e independencia.

La defensa es el medio por el que la sociedad establece y mantiene sus valores y proyecciones de Paz, Libertad y Justicia. Con el propósito de alcanzar y proteger los intereses del país dentro del ejercicio pleno de su integridad, soberanía e independencia de la Nación. Su ámbito global abarca actitudes y actividades propias de la civilidad y de las fuerzas armadas.

B. RECOMENDACIONES

1. El nuevo concepto de seguridad y defensa debe sustentarse en el derecho del pueblo a construir su sistema político; en la confirmación de los principios de soberanía y no-intervención, en la democracia y en el respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales del hombre; en el respeto de las normas del Derecho Internacional, como garantía para asegurar la paz y la seguridad para

toda la Nación; y en el derecho a la obtención de niveles más elevados de bienestar y felicidad, mediante el establecimiento de relaciones económicas internacionales más justas y equitativas.

2. Para identificar las amenazas, deberán considerarse, además de los factores de índole militar, en prioridad, los de origen económico, político, social, científico, tecnológico y cultural. En este nuevo orden, las raíces culturales, costumbres y tradiciones, como esencia de la identidad nacional, deben prevalecer como patrimonio histórico de los pueblos.

3. Debe considerarse que la condición de seguridad es interdependiente, que la seguridad del Estado no debe sustentarse ni a expensas ni a exigencia de otros, sino que la seguridad de cada uno, es la seguridad del conjunto y en lo individual cada Estado será más seguro en tanto sea capaz de proporcionar a su población la satisfacción de sus necesidades primordiales de salud, educación, alimentación, empleo, vivienda, democracia adecuada, acción de la justicia y de todos aquellos asuntos que tiendan al desarrollo integral del individuo y su competitividad.

4. En el concepto moderno de seguridad, debe prevalecer el criterio de dirimir todas las diferencias mediante negociación y solución pacífica, marginando el empleo de la fuerza en controversias que surjan, salvaguardando las emergencias y sus proyecciones.

5. Pugnar por la pacificación plena colaborando decididamente al establecimiento de una paz justa, firme y duradera en la región Sudamericana.

6. En la atención de estos asuntos, es importante comprometer a las Fuerzas Armadas en acciones congruentes con las responsabilidades que jurídicamente les corresponden.

7. Una amenaza de carácter militar puede tener origen en la conformación internacional de bloques económicos, con posibilidades de conflictos financieros y comerciales, que en un momento dado, pudieran recurrir al poderío militar.

8. Por otra parte, se deberá considerar la particular concepción de la seguridad que tiene cada uno de los países, así como los factores de contrastación progresiva de los aspectos de poderío y vulnerabilidad, de consenso político, de elasticidad económica, de estabilidad social, etc.

9. La OEA ha propiciado el surgimiento en forma paralela, de otras instancias mediadoras para la solución de conflictos regionales, por lo que se pugnará por la actualización y fortalecimiento de los instrumentos jurídicos del Sistema Interamericano, enfatizando la solución pacífica de las controversias.

10. Deberá obtenerse la voluntad de contribuir unidos para un futuro común en paz, mayor bienestar e igualdad social, dentro de compromisos con los Estados para el desarrollo económico y social de los pueblos, la vigencia de los derechos humanos, la ampliación de los cauces democráticos y el respeto a las normas de derecho Internacional.

11. La experiencia demuestra la necesidad de terminar con los procedimientos del poder del veto concebidos en la O.N.U. Basándose en esto, se deberá participar activamente en su reestructuración, con el fin de alcanzar un orden internacional más justo, haciendo efectivo el tratamiento regional de los conflictos por los organismos correspondientes y propiciando la instrumentación de mecanismos de unidad y desarrollo, resultado del diálogo, la cooperación y la solidaridad de los pueblos.

12. Se estima conveniente que las representaciones diplomáticas continúen pugnando por la solución pacífica de los conflictos, para contribuir al establecimiento de un marco de auténtica seguridad mutua, invocando la razón y el diálogo frente al abuso del poder.

CONTROL DEMOCRÁTICO DE LA DEFENSA NACIONAL

A. CONTROL EN EL PODER EJECUTIVO

En realidad, el concepto básico es llegar a promover y garantizar el control democrático de las Fuerzas Armadas a partir de la primacía de la autoridad elegida democráticamente y lograr el entendimiento de que todas las decisiones de alto nivel pertinente a la defensa de un país deberán ser tomadas por los que han sido elegidos para hacerse cargo de los asuntos del país.

Es así como la discusión se orienta hacia el control por parte de las fuerzas políticas, dentro del consabido que las Fuerzas Armadas son poseedoras de las armas y que sus miembros entregan hasta la vida misma en el cumplimiento de las misiones de defensa nacional.

Entonces, el análisis se moviliza a explicar cómo y por qué las Fuerzas Armadas son grupos organizados, disciplinados y de sólida unión por tradiciones, costumbres, hábitos de trabajo y sobre todo, por depender de sistemas de compromiso de unos con otros en momentos de crisis y conflictos. Por tanto, tienen regímenes de preparación táctica, estratégica y científica así como tecnológica, además de lealtades y vínculos profundos de cohesión y coherencia que otras profesiones no priorizan de igual manera.

Asimismo, se tiene que discutir este argumento a pesar que tiende a reforzar diferencias y considerar que, en teoría, existe separación de funciones entre la organización política y la castrense. Sin embargo, en la práctica, estas distinciones se hacen borrosas, pues ambas se invaden mutuamente, generándose áreas grises de responsabilidad que pueden ser fuentes de tensión.

Es así como alrededor de estas diferencias, que muy bien pueden definirse como subjetivas, es que se han venido sustentando disposiciones constitucionales de negación de la deliberación de carácter político y también del voto electoral por parte de las Fuerzas Armadas y que aún subsisten en algunos países latinoamericanos como el Perú.

Por supuesto que este tipo de definiciones ha dado lugar a través del tiempo, a acciones y reacciones tanto en las fuerzas políticas como en las armadas que tienden a exaltar las diferencias.

Así también, las notorias circunstancias en que las características particulares de las Fuerzas Armadas pueden dar un cariz diferente sobre las condiciones de inestabilidad política interna y de disensiones o subversiones civiles, casos en que el sistema de defensa puede ser una fuente de ordenabilidad dentro de su lealtad por la patria.

Pero, no obstante ello, se debe aclarar que todavía subsisten ideas dentro de la presunción básica de ser ellos leales al gobierno elegido democráticamente, que por interpretaciones constitucionales y actitudes imperfectas es que se genere un peligroso grado de ambigüedad, alrededor de la posibilidad de que algunos líderes militares se consideren a sí mismos como representantes de una autoridad superior a la Constitución o la Nación y no de la autoridad política elegida y que se vean tentados a imponer su propia concepción sobre los intereses nacionales.

Aquí resulta importante considerar las implicancias políticas por otorgar supremacía a un instituto tutelar solo por aspectos de naturaleza de acción y de capacidades bélicas para designar al máximo representante político de las fuerzas armadas dentro del gabinete del poder ejecutivo. En este sentido, cabe reflexionar sobre esta representación, de las posibilidades iguales y semejantes por parte de los otros institutos tutelares menos considerados, incluso de miembros de la civilidad también idóneos.

Estos y otros argumentos sirven parar demostrar la importancia del control democrático que se busca para las Fuerzas Armadas y que sus requerimientos ocupen lugar apropiado en las prioridades generales y que no absorban una parte desproporcionada de los recursos ni ejerzan influencia indebida sobre la formulación de la política de Estado.

También se hace necesario analizar el control del poder político para cuando éste se ejerza dentro de un monopolio de poder indebido que tienda a suprimir el debate público, como eventual y aleatoriamente ha venido sucediendo, apoyado por una función dominante de grupos de presión o de un partido político como lo fuera en los regímenes comunistas, socialistas o caudillistas, lo que dará lugar a una ausencia de civiles experimentados para trabajar con los militares y unos militares poco habituados y sensibles a la idea del control civil.

Es así como la orientación alrededor de este tema de discusión deberá perseguir los objetivos siguientes:

1. Asegurar que los miembros de las fuerzas armadas se integren al tejido social, como parte y no aparte de la sociedad en general.

2. Que asimismo sirvan a la nación y no asuman posiciones de dominancia.

3. Que por medios constitucionales, las Fuerzas Armadas integralmente puedan ser desplegadas y utilizadas bajo la autoridad expresa y directa de líderes elegidos democráticamente, con salvaguarda de las emergencias.

B. CONTROL EN EL PODER LEGISLATIVO

Con relación a la función parlamentaria para la Defensa, se tiene que madurar sobre cómo ella se puede ejercer pidiendo rendición de cuentas al Ejecutivo sobre los desembolsos específicos. Esto se basa en el entendimiento de que el presupuesto para la defensa siempre representa la culminación de los requerimientos que las instituciones tutelares establecen en función de la paz y protección de los intereses nacionales en el exterior y, a la vez, representa la aportación que será requerida a los contribuyentes.

Sobre el asunto, una afirmación concluyente e importante debe estar referida a que la eficacia parlamentaria dependerá de que sus miembros, dentro de una necesaria abstracción política, tengan los conocimientos necesarios sobre la defensa de su país, pues ésta tiene un accionar unitario y diferente de cualquier otra forma de administración, de manera que se hace problemática la adquisición de la idónea competencia requerida. Y ello, porque la defensa se presta tanto al secreto como a la exclusividad y la divulgación de la información inherente; a menudo, está sujeta a restricciones por causas de seguridad nacional, donde la confidencialidad obrará para dirigir el flujo de la información esencial, hacia solo unas cuantas personas competentes.

Por todo ello, se resalta la exigente comprensión de los asuntos militares para que se entienda la primacía de lo político, pero también, las Fuerzas Armadas tienen el derecho de asumir que la parte política tome en serio sus responsabilidades y misionamientos.

Además, resulta necesario considerar que, para desarrollar esta competencia y comprensión toma tiempo y diligencia, pues el parlamentario tiene que tratar estos asuntos en medio de muchas presiones en pugna sobre otros rubros, lo que quiere decir que no es una casualidad que los cursos de preparación para oficiales militares y funcionarios civiles se prolonguen por seis meses o más, tal como es en el Perú en el Centro de Altos Estudios Nacionales, en tanto que, para los parlamentarios tenga que durar solo diez días.

Finalmente, se puede concluir que la eficacia del examen y supervisión parlamentaria de los asuntos de la defensa y de las Fuerzas Armadas, tiene que ver con la relación de cooperación que se tenga con la rama ejecutiva del gobierno y en este sentido, para evitar el grado de tensión que se pueda generar entre las dos ramas del Estado, es necesario un trabajo de mutuo entendimiento y una creatividad de consenso entre civiles, militares y entre parlamentarios de manera tal que haga que las partes respeten la competencia y profesionalismo de las otras.

C. ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

Antes de finalizar, he creído conveniente introducir algunas consideraciones en apoyo a la discusión más conveniente al interior del Perú, cuando y donde corresponda.

En primer lugar, se puede afirmar que el Perú sin haber tenido gobiernos de extracción comunista, sin embargo, su evolución ha tenido grandes y conflictivas contrastaciones políticas, económicas, sociales y militares, a través del tiempo.

En segundo lugar, se puede afirmar que el Perú es un país de paradoja *sui géneris* pues posee una gama polivalente de inmensas disponibilidades de recursos naturales y, a la vez, casi el 50% de su población se encuentra afectada por la pobreza e ignorancia.

En tercer lugar, es evidente que el Perú está luchando para revertir una estructura cultural desbalanceada y de nivel promedio precario, caracterizada por un espigado y destacado pico de profesionalismo, tecnicismo y artístico que se desprende de una gran base poblacional ávida de cultura y que es donde se define y maduran los retos y riesgos hacia el futuro del país.

En cuarto lugar, se puede afirmar que consecuente con su historia, el Perú actualmente sobrelleva una efervescente discusión sobre la consolidación del rostro de la nación peruana como crisol de etnias y evolución de su mestizaje.

En quinto lugar la historia, también nos habla de un pasado de grandes sacrificios y heroicas hazañas con notorias imprevisiones e improvisaciones para el desarrollo y la defensa nacional y dentro de frecuentes polarizaciones de comportamientos políticos, económicos, sociales y militares con los que se ha venido consolidando la democracia en el Perú.

Pero en contrapartida, las Fuerzas Armadas están perfeccionando y modernizando su doctrina de defensa, pues ahora están conceptuando que la seguridad y defensa nacional tiene, además de la tarea primordial y proyectada a los intereses nacionales externos, propósitos de estar preparadas y actuar contra todo obstáculo y oposición interna y/o externa que impida el cumplimiento de las metas del desarrollo nacional y pretenda vulnerar los logros del bienestar y la felicidad de la nación peruana. Incluso por encima de sus propios problemas que deben resolverse con prontitud y justicia.

Asimismo, tienen el convencimiento por el respeto de la Ley Fundamental de la Nación, por la primacía del Poder Político, por el reconocimiento total del gobernante elegido libremente para que represente la autoridad y el mando como Jefe Supremo, también de la obligación de garantizar la evolución del sistema democrático dentro del respeto por sus normas y valores y con el reconocimiento de que el poder emana del pueblo.

De otro lado, nadie duda que el accionar de los poderes del Estado se ubica en la controversia política entre lo absoluto y lo relativo, de tal manera que sus ámbitos de función y actividad se convierten en artículo de fe, pues entre sus ramas diferentes y autónomas que debieran ejercer funciones distintas y separadas, la propia Constitución Peruana, al igual que en otras naciones, es la que proporciona el perfil de dar poderes separados en teoría pero que resultan considerablemente mezclados en la práctica. Es en este contexto, que los argumentos de defensa en apoyo de cada rama del Estado se confrontan dentro de delicados e importantes consensos y disentimientos que se van ajustando para el engrandecimiento de la nación.

Pero lo que no debe prosperar es la intolerancia y vulnerabilidad en las prerrogativas de cada una de ellas, pues sería altamente peligroso para la misma democracia como sistema.

Además y específicamente en el campo de la Seguridad y Defensa Nacional, creo importante mencionar un hecho que resulta de gran utilidad para la

evolución y discusiones de maduración del sistema democrático en el Perú, se trata de la existencia y funcionamiento por más de medio siglo del Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN), el laboratorio científico de investigación donde civiles y militares se preparan para la seguridad integral de la nación dentro del contexto de la realidad del bienestar y las políticas, programas y planes de desarrollo nacional.

Estas y otras consideraciones son las que servirán de contexto para discutir LA ACTUALIZACION DEL CONCEPTO DE BIENESTAR, SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL en el Perú.

BIBLIOGRAFÍA

- Ferrero Rebagliati, Raúl. "Teoría del Estado" en **Derecho Constitucional**. Lima: Librería Studium, 1971.
- Rouquie, Alain. **Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina**. Buenos Aires: Emecé Editores S.A., 1981.
- James R. Greene y Brent Scowcrof. **Intereses Occidentales y Política de Estados Unidos en el Caribe**. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano SRL, 1985.
- Junta Interamericana de Defensa, Comisión Transitoria de Seguridad Hemisférica, Documento "Aportes por definir" en **El concepto de Seguridad Hemisférica**. Washington, 1993.
- Rose, Charlie. **Control Democrático de las Fuerzas Armadas**, NATO REVIEW No. 5– Octubre 1994.
- Centro de Altos Estudios Militares (CAEM). **Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional**. Lima: Centro de Altos Estudios Militares, 1994.
- Yepes, Ernesto. **Tres días de guerra, ciento ochenta de negociaciones**. Lima: Servicios Editoriales Didi de Arteta S.A., 1998.

El desarrollo del Puerto de Londres: ¿una experiencia a compartir?

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ LUIS GUEROLA LAZARTE*

I. INTRODUCCIÓN

En los dos últimos siglos uno de los puertos extranjeros de mayor vinculación comercial con los puertos nacionales fue el Puerto de Londres. La Compañía Inglesa de Vapores (Pacific Steam Navigation Company-PSNC) contribuyó a enlazar tanto los puertos nacionales como otros puertos de esta parte del continente con el Puerto de Londres. En la tercera etapa de su vida como marino mercante, el Almirante Miguel Grau fue Capitán de varios buques de esa empresa[1]. Hasta la construcción de la Carretera Panamericana, que enlazó a los principales puertos de nuestro extenso litoral, varios buques británicos visitaban nuestros puertos prestando importantes servicios a nuestro comercio nacional e internacional. Fue importante el servicio prestado en las rutas sudamericanas por el transatlántico "Reina del Pacífico" de la PSNC, hundido durante la II Guerra Mundial cuando prestaba servicio como buque transporte de tropas.

La reciente visita a Lima de una delegación comercial británica fue propicia para conocer el desarrollo que está teniendo lugar en el Puerto de Londres, que hoy compite intensamente con otros puertos británicos y europeos para constituirse en vía de ingreso a la región del Atlántico Norte en el importante tráfico marítimo de esa región con el resto del mundo, incluida la costa occidental de América del Sur.

---

* Capitán de Navío en situación de retiro. Ex-Jefe de la Sección América Latina de la División de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Consultor de la OMI. Consultor Independiente en Puertos y Actividades Marítimas.

Habiendo transcurrido casi dos años y medio desde que fuera suspendido el proceso de privatización de los puertos regionales del país, el conocimiento de la experiencia del Puerto de Londres en torno a la planificación del desarrollo portuario promueve reflexiones.

"Pocos puertos del Reino Unido (RU) pueden contar con la combinación de instalaciones para buques, y la capacidad de manipulación de carga e infraestructura de comunicaciones que posee el Puerto de Londres". Así resume Geoff Adam, Gerente de Marketing del Puerto de Londres, la actual fortaleza de dicho puerto.

Por su proximidad al mercado interno más grande y próspero del RU –la ciudad de Londres y las poblaciones que la circundan–, por su enlace directo a través de carreteras, ferrocarriles y vías marítimas con el resto del RU y el Continente Europeo, y por su continuado plan de inversiones, el Puerto de Londres forma parte de la primera clase de puertos europeos.

Londres es la entrada a los principales mercados del Reino Unido y a las áreas industriales del sureste británico, particularmente por estar conectado al sistema nacional de carreteras británico, a través de la supercarretera M25 que circunda Londres. El puerto es el pivote de la red de carreteras y ferrocarriles del RU y está sólo a dos horas de tiempo de viaje de 30% de la población del RU, la que percibe el 35% del producto bruto interno (PBI) de esa nación. El puerto está sólo a unas horas de Europa noroeste por mar o por el Túnel del Canal, que ahora une Inglaterra y Francia. La preeminencia de este puerto se debe a sus excelentes comunicaciones terrestres y a sus líneas de comunicaciones marítimas con el norte y occidente de Europa por ser paso de importantes rutas marítimas mundiales. Con nuevas vías ferroviarias bajo planificación que permitirán el tránsito ininterrumpido de carga del lado acuático hacia las redes de ferrocarriles nacionales e internacionales, el puerto está liderando la revolución intermodal.

Como todos los demás puertos del RU donde, a diferencia de lo que ocurre en nuestro país, la competencia entre puertos –incluso nacionales– es muy intensa, este puerto tiene que competir intensamente por los mercados británicos, con otros puertos ingleses como Bristol, Dover, Southampton, Folkestone y otros, también situados relativamente cerca de la ciudad de Londres. Igualmente Londres compite por los mercados del noroeste europeo, con los puertos de El Havre, Amberes, Amsterdam, Rotterdam, Bremen y Hamburgo, situados en la costa norte de Europa y que brindan servicio a la enorme área de influencia ("hinterland") de la Europa noreste. En el RU no existe un Plan Nacional de Desarrollo Portuario desde que casi todos los puertos del RU son de propiedad privada y su desarrollo es una cuestión que concierne a sus propietarios y no al Gobierno. Sin embargo, algo que se aproxima a tal plan son los requerimientos de



Puertos de Gran Bretaña.
The port of London, 2003.

planificación nacional en relación a puertos, es decir, la necesidad de tener suficientes instalaciones para acomodar la movilización de carga hacia el país y desde el país.

VENTAJOSA POSICIÓN: NUEVOS SERVICIOS

"Esa situación ha sido reconocida en el año 2002 con la introducción de nuevos servicios. En cuanto a servicios de línea, el Consorcio de Europa, Pakistán, e India (EPIC) ha transferido a Londres las operaciones que realizaba en Thamesport, debido al sustancial ahorro que se logra en los costos de distribución hacia el interior. Londres también ha establecido un nuevo servicio semanal de P&O Nedlloyd denominado "Lambada", desde la costa este de Sudamérica, complementando un servicio similar que desde la misma región era prestado por la empresa naviera chilena CSAV. Otros servicios de la costa este de Sudamérica, que eran prestados por las Compañías Mediterranean Shipping (MSC) y North Atlantic también han sido transferidos desde el puerto de Folkestone. El Puerto de Londres ha captado también el nuevo servicio United European Car Carriers (UECC), asumiendo el nuevo tráfico de furgones comerciales de carga de Ford Transit de Turquía", señala Adam.

CAPACIDAD INSTALADA

El Puerto de Londres, sobre el río Támesis, tiene 74 terminales fluviales, que incluyen el terminal de contenedores de Tilbury. El puerto brinda empleo a más de 4,000 personas. Los ingresos anuales del puerto son de 2,700 millones de libras esterlinas (4,320 millones de dólares aproximadamente) y su meta es maximizar la utilización de sus instalaciones. Londres y Tilbury, son capaces de manipular cualquier tipo de carga, lo que constituye una de las fortalezas del puerto en los tráficos europeos y mundiales.

Para la ampliación y modernización del puerto, en la década pasada se ha invertido más de mil millones de libras esterlinas. Londres posee instalaciones especializadas, que incluyen un terminal de granos cuya capacidad es de 120,000 toneladas, terminales de transbordo por rodadura (ro-ro) y automóviles; instalaciones de almacenaje en frío de alta tecnología; terminales especializados de acero y el terminal de contenedores de Tilbury.

En el año 2001 el tráfico total por el puerto creció 6% llegando a 51 millones de toneladas, clara indicación de confianza en su futuro. El puerto ha fortalecido su capacidad para manipular cargas tradicionales.

SERVICIO DE CONTENEDORES DE TILBURY

Las instalaciones del puerto están siendo continuamente mejoradas por los operadores portuarios independientes de los 74 terminales privados con licencia para operar. La Autoridad Portuaria de Londres no brinda ningún servicio portuario. No es un ente estatal, pero tampoco es privado. Tiene un estado especial.

Con la ampliación de 300 metros del muelle terminal de Tilbury se ha puesto en servicio un segundo puesto de atraque para buques portacontenedores, y se ha duplicado la capacidad para recibir medio millón de TEUs al año, pudiéndose manipular dos buques portacontenedores panamax, o simultáneamente una combinación de un buque panamax y/o buques alimentadores. El servicio de contenedores de Tilbury incluye una grúa móvil de 1,000 toneladas instalada recientemente para erigir en el nuevo terminal dos nuevas grúas de contenedores postpanamax.

Además de la ampliación del muelle terminal, se ha desarrollado el Parque de Distribución Fortress (FDP), destinado a proporcionar servicios logísticos, de distribución, almacenaje, y procesamiento de carga en instalaciones administrativas adyacentes al Puerto. Es decir, se ha desarrollado un complejo, al que en la nueva Ley N° 29347 del Sistema Nacional Portuario recientemente aprobada en nuestro país, se calificaría como una Zona de Actividades Logísticas[2].

LA PUERTA DE LONDRES

Pero es el plan de desarrollo en Shell Haven, otro terminal privado del Puerto de Londres, el verdaderamente impresionante. En los espacios que antes ocupaba una refinería Shell Haven al este de Tilbury se desarrollará un terminal de contenedores y un terminal de transbordo por rodadura (roll-on/roll-off) para tráfico de aguas profundas, con una extensión de 3 kilómetros sobre el frente del río.

Denominado "Puerta de Londres", el esquema también considera un centro logístico trimodal, que brindará servicios de valor agregado y que será apoyado por carreteras, vías marítimas y ferrocarriles, y cuya capacidad permitirá satisfacer el crecimiento estimado del tráfico más allá del año 2015.

Se trata, sin duda, de una apropiada planificación estratégica del desarrollo portuario. El PENX elaborado por nuestro Ministerio de Comercio Exterior y Turismo considera la duplicación de nuestras exportaciones para el año 2006.

Esto demandará una rápida planificación del desarrollo portuario si se quiere realismo en la planificación.

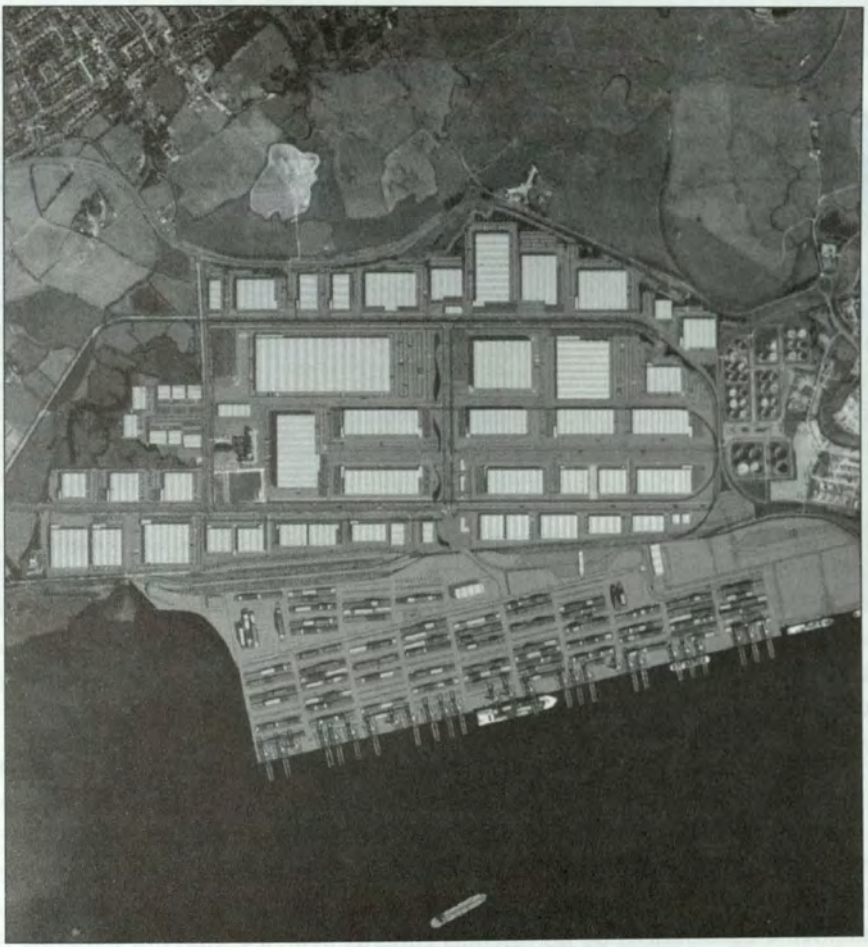
El terminal, localizado en Stanford-le-Hope, el lugar que antes ocupaba la antigua refinería de petróleo de Shell Haven en el lado norte del Támesis, en un área de 400 acres, que será respaldada por otra área de 1,100 acres para distribución, oficinas, industria ligera y lugares de almacenamiento, constará de ocho puestos de atraque, para que puedan operar en ellos los buques portacontenedores más grandes operando a nivel mundial, y contará con una capacidad total que le permitirá manipular 3.5 millones de TEUs al año.

El año pasado P&O Ports presentó al Gobierno del RU una solicitud para construir ese terminal de contenedores, junto a la instalación asociada de transbordo por rodadadura (ro-ro). Atendiendo los requerimientos del Gobierno del RU, se tuvo que presentar diversos estudios de ingeniería, ambientales y de transporte. En el RU por razones ecológicas se prefiere el desarrollo de lugares industriales, denominados "campos marrones", en vez de nuevos lugares, denominados "campos verdes". El terminal incluirá también un parque de distribución e industria ligera. El área total es de 652 hectáreas, de las cuales aproximadamente 404 hectáreas son "áreas marrones" que serán programadas para su desarrollo a un costo total estimado de 1,500 millones de libras esterlinas. Además, en un espacio de 65 acres, se construirá el terminal ro-ro de dos puestos de atraque, con un área pavimentada para trailers. Lo interesante del caso es lo poco compleja de la permisología que se utiliza en el proceso para llevar a efecto el desarrollo portuario.

El terminal de contenedores comprenderá alrededor de dos millas de muelles frente al río, que acomodará hasta ocho buques super post-Panamax al mismo tiempo, así como dos puestos de atraque ro-ro. Se estima que cuando esté operando a su máxima capacidad el terminal contará con 30 grúas pórtico para manipular los proyectados 3.5 millones de TEU al año.

La "Puerta de Londres" incluye pues la construcción de 3,000 metros de muelle, el dragado de parte de las 40 millas del canal de aproximación sobre el Támesis, así como de las áreas mismas de los puestos de atraque, para la operación de buques de hasta 15 metros de calado. El material resultante de las operaciones de dragado será utilizado como relleno para reclamar áreas para el nuevo terminal de contenedores. Se estima que aproximadamente 10% del volumen total de carga manipulada será de transbordo.

Es interesante la importancia que se da en el RU a la planificación del transporte integrado, que incluye no sólo la planificación de los servicios portuarios sino particularmente a la red de comunicaciones que habrá de conectar los



Croquis del Puerto de Londres.
The port of London, 2003.

puertos con los centros de abastecimiento y consumo. Esta es una importante consideración en la planificación estratégica portuaria: el planeamiento integral del transporte. Como se sabe, entre los pasos preparatorios formales de la planificación portuaria se debería incluir un estudio de mercado, estudio de la capacidad portuaria e inventario de las interfases, estudio de transporte, evaluación de las tecnologías, estudio de la demanda portuaria, estudios geofísico y de ingeniería, planeamiento del desarrollo portuario a corto plazo, usualmente de 3 a 5 años, y planeamiento de desarrollo portuario a largo plazo.

Se estima que la construcción de las instalaciones en Londres demandará de 10 a 20 años, y que con ellas se creará localmente alrededor de 16,000 puestos de trabajo, a medida que las actividades de esta mega entidad comercial cobre momento y posicione al Puerto de Londres entre los principales puertos de contenedores del mundo. Se espera que los primeros puestos de atraque de contenedores estén disponibles en el año 2004/2005.

"La Puerta de Londres" será desarrollada por P&O Puertos, que ha adquirido los espacios que ocupaba Shell. P&O y Shell promoverán conjuntamente el desarrollo de la propiedad no portuaria y se han comprometido a mantener consultas con todos los concernidos localmente, suministrando información disponible a través de la prensa, cartas, presentaciones, enlace con los comités, escuelas y grupos de voluntarios.

Como se puede apreciar, la participación del sector privado es fundamental en el desarrollo de los puertos. En este caso, además, la inversión es alentada por el régimen de estabilidad jurídica que existe en el RU, un importante factor a tener en cuenta en la planificación y desarrollo portuarios exitosos. Y la planificación no es realizada por un grupo de funcionarios estatales trabajando en entornos usualmente burocráticos de las oficinas gubernamentales, sino por expertos del sector privado, dentro de un marco de consultas con los interesados sumamente flexible.

Aunque en el RU no existe un Plan Nacional de Desarrollo Portuario son muchas las ventajas que acarrea contar con dicho Plan. Ciertamente el mecanismo de mercado asegura la más eficiente asignación de los recursos. Sin embargo, el principio de disciplina de mercado sólo funciona cuando las reglas de libre competencia se cumplen. Ocurre que los mercados suelen tener imperfecciones que obligan a los Estados a intervenir. Tal intervención no necesariamente distorsiona los principios de libre mercado.

Se necesita un Plan Nacional de Desarrollo Portuario para definir las áreas acuáticas y ribereñas susceptibles de desarrollo portuario. Si no existieran



Puerto del Callao.
Memoria 2001. ENAPU S.A.

regulaciones específicas al respecto, el desarrollo portuario podría resultar poco atractivo para los agentes económicos privados que desean invertir en infraestructura portuaria. El Plan garantiza también el mejor uso y aprovechamiento de las áreas costeras, un recurso limitado, por la utilización del cual diferentes intereses pueden competir entre sí. El Plan evita la construcción de un exceso de instalaciones portuarias y evita inversiones irracionales. De otro lado, el sistema portuario es parte de un sistema de transporte y para lograr un equilibrio entre las capacidades de las diversas partes del sistema se precisa en los puertos un plan equilibrado para cada clase de tráfico. Un Plan Nacional de Desarrollo Portuario debe establecer las bases del desarrollo portuario en concordancia con la política portuaria y debe articular los Planes Maestros del desarrollo de cada puerto, aun cuando no necesariamente debe determinar qué entidad o cuándo se deberá iniciar cada una de las etapas de este desarrollo. Por otro lado, la planificación detallada del desarrollo de la infraestructura portuaria sólo debe tener lugar cuando los agentes económicos hayan preparado proyectos de desarrollo portuario compatibles con los Planes Maestros respectivos. Lejos de constituir un plan rígido que impida responder a las necesidades del mercado, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros respectivos, concebidos a nivel estratégico, deben servir para orientar las inversiones en el desarrollo portuario. Finalmente, el Plan no debe ser un instrumento inflexible manejado con criterio burocrático, sino un instrumento flexible que responda a las reales necesidades del mercado.

MARKETING CONJUNTO

El Puerto de Londres también está empeñado en impulsar una iniciativa destinada a realizar actividades de marketing conjunto y promocional con otros puertos del mundo. Los esfuerzos están orientados a la captación de comercio marítimo mediante "joint ventures" con puertos extranjeros. Cada asociado comercializa los beneficios a los clientes potenciales o a eventos de comercio. A través de estos acuerdos también se comparte experiencias mediante el intercambio de información y de personal. En 1998 la Autoridad Portuaria de Londres celebró un acuerdo con el Puerto de Hamburgo. A la fecha tiene firmados acuerdos con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y la Autoridad Portuaria de Tailandia.

Como organismo regulador responsable aconseja al Gobierno sobre la conveniencia de los esquemas de desarrollo, la Autoridad del Puerto de Londres, que ahora utiliza el título de simplemente "Puerto de Londres", buscando aminorar así el impacto negativo en la sociedad civil asociado a la palabra "autoridad", se

ha comprometido a actuar responsable e imparcialmente, para reconocer la oportunidad y los beneficios potenciales que los planes de desarrollo pueden brindar al Puerto de Londres, a la región y a la economía del RU.

Frente a la experiencia del RU, es conveniente tomar nota del énfasis en las atribuciones que se pretende asignar en nuestro caso a la Autoridad Portuaria Nacional y a las adicionales Autoridades Portuarias Regionales, estas últimas una experiencia internacional en materia portuaria (doble autoridad) frente a la restringida pero importante función que cumple en el RU dicha autoridad, donde un sector privado responsable tiene iniciativa en el accionar.

APRENDIENDO DE LA EXPERIENCIA AJENA

Las experiencias del Puerto de Londres deberían ser analizadas por nuestras autoridades portuarias, que se espera estén constituidas realmente por profesionales portuarios y no por personas escogidas en base al interés político. Existe necesidad de planificar adecuadamente el desarrollo de los puertos nacionales y de identificar los requerimientos apropiados para su modernización. La privatización de los puertos fue detenida por más de dos años a la espera de una Ley de Puertos, denominada ahora Ley del Sistema Portuario Nacional. En realidad la nueva ley no aporta mucho para asegurar un buen desarrollo portuario. Por el contrario, el capítulo dedicado al Plan Nacional de Desarrollo Portuario es muy rígido y no permite una más amplia acogida a las iniciativas privadas.

Nos encontramos en la actualidad a la espera de que se formule la reglamentación de dicha ley que considera como instrumento fundamental, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. En general, el concepto es bueno y es deseable el establecimiento de dicho Plan. Como se planteó en un proyecto formulado para ENAPU en 1998 "corresponde al Estado la planificación del desarrollo portuario. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el instrumento técnico-normativo de planificación a mediano y largo plazo, en el que se definen las áreas de desarrollo portuario, sin que necesariamente se determine quién, ni en qué momento, debe iniciar cada una de las etapas de dicho desarrollo". No obstante, parecería excesiva la rigidez que la ley le está asignando al Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Dentro del desarrollo de los puertos futuros, se permitirá la habilitación de Zonas de Actividades Logísticas. Estas Zonas son precisamente un aspecto importante del Puerto de Londres. En ellas se permitirá actividades bajo un régimen aduanero especial, como es el caso del puerto de Rotterdam con sus tres District Port.

El ejemplo del Puerto de Londres a este respecto es importante. Obviamente se debe reconocer la diferencia en tamaños de escala entre dicho puerto y nuestro principal puerto, el Callao. Éste compite con otros puertos del Pacífico sudeste por lograr la hegemonía de la subregión, y busca captar parte del tráfico destinado a otros países. Lo esencial es reconocer que, no obstante las particularidades de los diferentes puertos y esencialmente del distinto tamaño de los puertos, los principios básicos para una hábil planificación y gestión portuaria son los mismos.

En conexión con el programa de integración física de América del Sur auspiciado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) usualmente se señala las ventajas del Callao para justificar su aspiración a convertirse en un megapuerto. Sin duda, nuestro primer puerto tiene algunas ventajas para tal fin. Pero es también esencial, identificar y reconocer los requisitos que sería necesario satisfacer para empeñarse sin serios riesgos económicos en tratar de lograr tal meta.

Un estrecho enlace con la Autoridad Portuaria de Londres (APL) podría ser interesante. Tal vez la visita realizada en noviembre del 2002 del Gerente de Marketing del Puerto de Londres a nuestra capital, pueda servir para pensar en la organización de un evento mixto que permita compartir las experiencias de dicho puerto en la planificación de su desarrollo. Al fin y al cabo, la comunidad portuaria internacional está enlazada por fuertes lazos de cooperación y pragmatismo que hacen de esta actividad una de las más sugestivas del desarrollo de infraestructura de transporte.

NOTAS

1. En la tercera etapa de su paso por la marina mercante, en 1867 y 1868, Miguel Grau navegó en buques de la Compañía Inglesa de Vapores, siendo Capitán de los vapores "Callao" y "Quito". José Agustín de la Puente Candamo. **Miguel Grau**. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 2003.

2. La Ley N° 27943 en su Artículo 8 permite el establecimiento de Zonas de Actividades Logísticas dentro del recinto portuario. En dichas zonas se autoriza el desarrollo de actividades y servicios de valor agregado, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza de los bienes.

Crónica

Actividades del Instituto

AÑO 2001

ENERO

CONTINUACIÓN DE INVESTIGACIONES

Continuó 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 periodo 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 investigación en diferentes repositorios correspondientes a la Tercera Parte de la Historia Marítima, periodo 1919-1930, a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

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.

HOMENAJE

El jueves 1° se realizó un sensible homenaje al Calm. Ramón Arróspide Mejía, Presidente de nuestra Institución, fallecido el 2 de noviembre próximo

pasado. La paraliturgia estuvo a cargo del R.P. Armando Nieto y los discursos los pronunciaron el Calm. Federico Salmón de la Jara y el Valm. Alberto Indacochea Queirolo. Agradeció a nombre de la familia su hijo C. de N. Ramón Arróspide Jiménez. Luego se procedió a develar su retrato en la Galería de Presidentes.

MARZO

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA

El día 29 se llevó a cabo la Asamblea General Ordinaria con el fin de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Balance, Estado de Ganancias y Pérdidas, así como la Memoria correspondiente al año 2000 y el rol de actividades programadas para el presente año.

Luego de concluida la Asamblea Ordinaria, se procedió a la realización de la Asamblea General Extraordinaria con la finalidad de elegir al nuevo Presidente del Instituto, por el sensible fallecimiento del Calm. Ramón Arróspide Mejía, así como al Vicepresidente. Fueron elegidos el Calm. Melitón Carvajal Pareja y el Calm. Jorge Villalobos Urquiaga y como Director el Calm. Héctor Soldi Soldi.

ABRIL

INCORPORACIÓN

El martes 24 se incorporó como Miembro de Número de nuestra Institución la Dra. María Rostworowski de Diez Canseco con el tema "El Mar en el Perú Pre-Hispánico". El discurso de recepción estuvo a cargo del Calm. Federico Salmón de la Jara.

MAYO

SESIÓN SOLEMNE

El día 21 se realizó una ceremonia en conmemoración del 122° Aniversario del Combate Naval de Iquique. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova con el tema "Primer Combate de Iquique y sus proyecciones".

INCORPORACIÓN

El día 31 se realizó la incorporación del Contralmirante Jorge Brousset Barrios, como Miembro de Número del Instituto, con el tema "Límite Terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al Mar". La recepción estuvo a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova.

JUNIO

INCORPORACIÓN

El martes 26 de junio se llevó a cabo la incorporación al Instituto como Miembro de Número del Calm. Frank Boyle Alvarado con el tema "La Marina de Guerra en el siglo XXI ¿una Marina costera o una Marina Oceánica menor?". La recepción del nuevo numerario estuvo a cargo del Emb. José de la Puente Radbill.

El día 9 se convocó al IV Concurso Monográfico de Historia y II de Estrategia.

JULIO

CONVERSATORIO

El sábado 7 se realizó el VI Conversatorio de Historia, dirigido a los profesores de Historia y Geografía de los Centros Educativos de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Colegios Estatales y Privados. El título del mismo: "Las Economías de Exportación en el Perú en el siglo XIX", y estuvo a cargo de la Dra. Gloria Winffel Ríos, Dra. Mirian Salas Olivares, Lcdo. Juan Luis Orrego Penagos y Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

INCORPORACIÓN

El día 19 se realizó la incorporación de Miembro de Número del Instituto del Dr. Oswaldo Holguín Callo con el discurso "Ricardo Palma, la Marina y el Mar". La recepción del Dr. Holguín estuvo a cargo del C. de F. Luis Felipe Villena Gutiérrez.

AGOSTO

INCORPORACIÓN

El miércoles 22 se llevó a cabo la inorporación como Miembro de Número del Dr. Ernesto Yepes Del Castillo con el tema "Ciencia y Tecnología en el Desarrollo del Perú Contemporáneo". La recepción del nuevo Miembro de nuestra institución estuvo a cargo del Calm. Héctor Soldi Soldi.

OCTUBRE

SESIÓN SOLEMNE

El día 2 se realizó la Sesión Solemne en homenaje a los 180 años de Creación de la Marina de Guerra del Perú y en conmemoración de los 122 años del Combate Naval de Angamos. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Calm. Melitón Carvajal Pareja.

CELEBRACIÓN INSTITUCIONAL

El miércoles 17 se llevó a cabo una ceremonia de carácter interno con motivo del XXVIII aniversario de creación del Instituto. La paraliturgia estuvo a cargo del R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.

NOVIEMBRE

INCORPORACIÓN

El miércoles 7 se realizó la incorporación como Miembro de Número de la Licenciada Alicia Castañeda Martos, quien disertó sobre "La muerte de los Alféreces Távara y West y el encuentro de dos Mundos". El discurso de recepción estuvo a cargo del Calm. Frank Boyle Alvarado.

V SIMPOSIUM DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Los días 19-23 se realizó en las instalaciones del CENTAC, en la Punta, el V Simposium de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Al evento asistieron historiadores de Argentina, Chile, Ecuador, España, Francia, Gran Bretaña, Santo



Sesión solemne en homenaje a los 180 años de creación de la Marina de Guerra del Perú y en conmemoración del 122 aniversario del Combate de Angamos.

Domingo y del Perú. En la clausura del evento se realizó la entrega del premio del IV Concurso Monográfico de Historia al señor José Cavani Ríos.

DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 1° se llevó a cabo la realización del VII Conversatorio de Historia "La Presencia del Mar en la Historia del Perú" dirigido a los profesores de los centros escolares y de instrucción de las Fuerzas Armadas y Colegios Estatales y Privados. Las conferencias estuvieron a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova, Dr. Oswaldo Holguín Callo y Valm. Alberto Indacochea Queirolo.

* * *

AÑO 2002

ENERO

CONTINUACIÓN DE INVESTIGACIONES

Continuó 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 revisión final de la biografía del Almirante Miguel Grau Seminario por el Dr. José Agustín de la Puente Candamo. Se prosigue con las tareas de investigación en diferentes repositorios correspondientes a la Tercera Parte de la Historia Marítima, periodo 1919-1930, a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez.

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

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA

El día 21 se llevó a cabo la Asamblea General Ordinaria con el fin de dar cuenta y aprobar los documentos institucionales: Balance, Estado de Ganancias y Pérdidas, así como la Memoria correspondiente al año 2001 y el rol de actividades programadas para el presente año.

Luego de concluida la Asamblea Ordinaria, se procedió a la realización de la Asamblea General Extraordinaria con la finalidad elegir al nuevo Consejo Directivo que conducirá los destinos del Instituto en el periodo 2002-2004. Fueron elegidos presidente el Calm. Melitón Carvajal Pareja, Vice-Presidente el Calm. Jorge Villalobos Urquiaga; Presidente de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos el Valm. Alfonso Panizo Zariquiey y como Presidente de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico el Dr. Percy Cayo Córdova.

ABRIL

INCORPORACIÓN

El martes 25 se incorporó como Miembro de Número de nuestra Institución el Valm. José Luis Noriega Lores, con el tema "Seguridad Nacional e Integración Civil-Militar". El discurso de recepción estuvo a cargo del Emb. José de la Puente Radbill.

MAYO

SESION SOLEMNE

El día 21 se realizó una ceremonia en conmemoración por el 123° aniversario del Combate Naval de Iquique. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Calm. Fernando Casaretto Alvarado.

JUNIO

SEMINARIO

Los días miércoles 26 y jueves 27 se realizó en las instalaciones del Centro Naval del Perú -Sede San Borja el Seminario: "Contaminación versus Desarrollo en el





VIII Conversatorio de Historia dirigido a los profesores de Historia y Geografía:
"Aspectos poco difundidos de la Guerra con Chile".

Ámbito Marítimo del Perú", organizado por el Comité Permanente de Asuntos Ecológicos de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.

JULIO

CONVERSATORIO

El sábado 13 se realizó el VIII Conversatorio de Historia, dirigido a los profesores de Historia y Geografía de los Centros Educativos de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Colegios Estatales y Privados. El título del mismo "Aspectos poco difundidos de la Guerra con Chile". Las exposiciones estuvieron a cargo del Dr. Ernesto Yepes del Castillo, C. de F. Francisco Yábar Acuña, Lcdo. Alvaro Maguiña Altamirano y Calm. Melitón Carvajal Pareja.

OCTUBRE

SESION SOLEMNE

El día 1° se realizó la Sesión Solemne en homenaje a los 181 años de Creación de la Marina de Guerra del Perú y en conmemoración de los 123 años del Combate Naval de Angamos. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez con el tema "Angamos: Luto y Gloria".

CELEBRACIÓN INSTITUCIONAL

El jueves 17 se llevó a cabo una ceremonia de carácter interno con motivo del XXVIII aniversario de creación del Instituto. La paraliturgia estuvo a cargo del R.P. Armando Nieto Vélez S.J.

NOVIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 30 se llevó a cabo la realización del IX Conversatorio de Historia "El Canal de Panamá: Historia, Economía y Estrategia", dirigido a los profesores de los centros escolares y de instrucción de las Fuerzas Armadas y Colegios Estatales y Privados. Las conferencias estuvieron a cargo del Dr. Percy Cayo Córdova, Dr. Carlos Contreras Carranza y C. de N. José Luis Guerola Lazarte.

Necrología



CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ VALDIZÁN GAMIO
(✞ 25 de febrero de 2002)

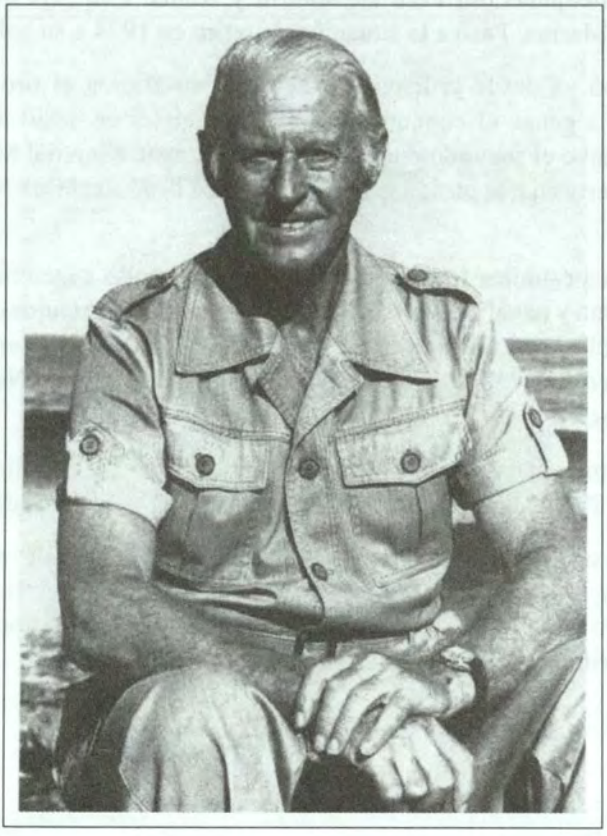
Nació en Lima en 1919. Ingresó en la Escuela Naval de La Punta en marzo de 1935. Como Alférez de Fragata intervino, a bordo del B.A.P. "Guise", en las operaciones navales de 1941, durante el conflicto con el Ecuador. Especializado en submarinos, ejerció el comando en tres unidades de la clase "R". Comandó la fuerza naval peruana en la operación UNITAS VIII. Fue designado agregado naval a las Embajadas del Perú en Madrid y Roma. Fue Jefe de Relaciones Públicas de la Marina. Pasó a la situación de retiro en 1974 a su solicitud.

Se destacó ya desde la Escuela Naval por su afición al tiro con fusil de guerra. Llegó a ganar el concurso Juan Gildemeister en 1960 con el récord nacional, y obtuvo el segundo puesto en el Campeonato Mundial Militar de Tiro con fusil de guerra en tres posiciones, evento que se llevó a cabo en Río de Janeiro en 1961.

Cultivó los estudios literarios y los aplicó de modo sugerente a temas de historia marítima y naval del Perú. Además de numerosos artículos en el diario **El Comercio**, publicó dos volúmenes de **Tradiciones Navales del Perú** (1966-69), **Pañol de Anécdotas** (1968) y su notable colección de **Historia Naval del Perú** en 5 volúmenes, editados entre 1981 y 1993.

Fue Miembro de Número de nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú.

Tenía las condecoraciones de la Orden Militar de Ayacucho en el grado de Comendador y la Cruz al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial, así como medallas de oro de las Municipalidades del Callao, Lima y Miraflores en mérito a su obra de escritor de temas marítimos peruanos.



DOCTOR THOR HEYERDAHL
(✞ 18 de abril de 2002)

*E*l notable explorador y antropólogo noruego Thor Heyerdahl nació en 1914. Desde sus años universitarios en la Universidad de Oslo, se interesó vivamente por los estudios sobre los indígenas oceánicos. Concluida la segunda guerra mundial, resolvió investigar las vías de migración entre Polinesia y América. Vino al Perú y con ayuda de un grupo de entusiastas amigos nórdicos y en las instalaciones del Arsenal Naval del Callao, construyó la balsa "Kon-Tiki". Emprendió en abril de 1947 la Expedición hacia la Polinesia, cuyas peripecias e incidentes han quedado perennizados en el libro **La expedición de la Kon-Tiki**, un best seller que llegó a alcanzar innumerables ediciones en todas las lengua cultas. Heyerdahl demostró con su viaje en balsa la posibilidad de contacto entre los habitantes del Perú y las islas de Oceanía.

Preparó después otras expediciones marítimas como las de Galápagos, Marruecos-Barbados y Qurna-Djibuti, hasta que atraído por el Perú nuevamente, se estableció en Túcume donde realizó investigaciones arqueológicas.

Residiendo alternativamente en Oslo (Museo Kon-Tiki) y en Tenerife (Islas Canarias), no dejó de seguir acumulando información sobre los contactos entre las civilizaciones pre-europeas.

Heyerdahl ha sido un entrañable amigo del Perú. En 1996, nuestro Instituto, secundando la generosa iniciativa del Dr. Ricardo Angulo Basombrío, publicó la obra **La navegación marítima en el Antiguo Perú**, traducida del original en inglés **Seafaring in Early Perú** por el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero. El libro bilingüe está prologado por el contralmirante Ramón Arróspide Mejía, presidente entonces de nuestro Instituto.

Thor Heyerdahl fue recibido por nuestro Instituto en sesión académica solemne el 7 de mayo de 1997, con ocasión del cincuentenario de la Expedición Kon-Tiki. Allí se le nombró Miembro Correspondiente del IEHMP y la Marina de Guerra, por intermedio del Contralmirante Jorge Brousset, le hizo entrega de una condecoración.

Con motivo de su deceso, el 18 de abril del 2002, las agencias noticiosas expresaron que el nombre de Heyerdahl ha quedado ya inscrito en el registro mundial de los grandes exploradores y navegantes.



VICEALMIRANTE PEDRO GÁLVEZ VELARDE
(✞ 2 de mayo de 2002)

*D*espués de una larga vida (fue el decano de los almirantes) don Pedro Gálvez Velarde deja el recuerdo de su incansable trabajo en la Asociación Nacional Pro-Marina, de la que fue presidente por muchos años.

Nació el 5 de noviembre de 1906. Egresó de la Escuela Naval de La Punta en diciembre de 1928. Sus cualidades de deportista lo llevaron a coronarse como campeón y récordman sudamericano en la carrera de 400 m. con vallas, y subcampeón en postas de 100 y 200 metros. Mereció ser nombrado el mejor atleta del continente.

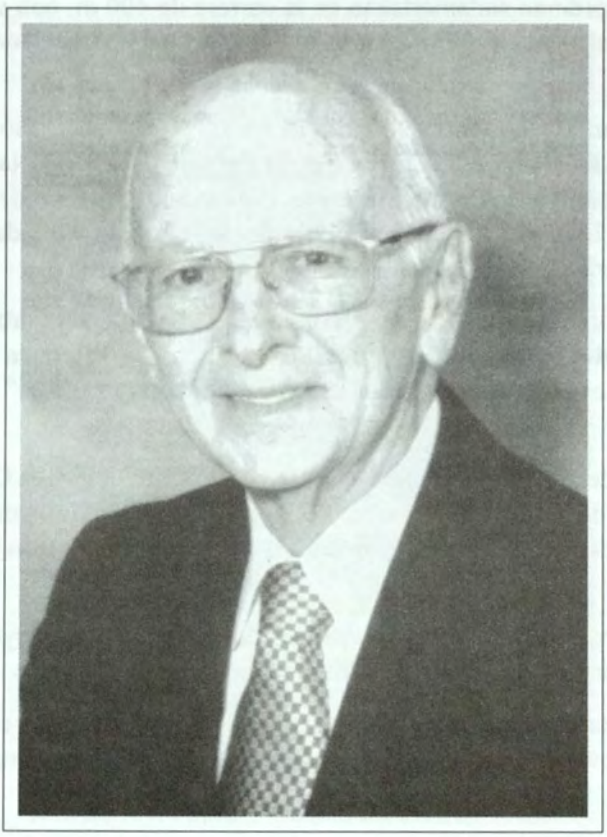
En la Marina de Guerra se calificó en submarinos. Sirvió en diversas unidades de la Escuadra. Fue Director de la Escuela de Guerra Naval, Director General de Capitanías y Marina Mercante, Comandante General de la Escuadra, Jefe de Estado Mayor del Comando Conjunto de la Fuerza Armada e Inspector General de Marina.

Escribió un **Manual de Aproximación y Ataque de Submarinos**, el **Manual del Marinero**, y una obra autobiográfica, **La bitácora de mi vida**. Contribuyó a organizar los Liceos Navales "Almirante Guise" y "Teniente Clavero".

Fue presidente de la Federación Peruana de Atletismo, y de la Confederación Sudamericana de Atletismo, miembro del Consejo de la IAAF (Federación Internacional de Atletismo Amateur) y miembro de la IAF (Fundación Internacional de Atletismo).

Fue incorporado en 1976 a nuestro Instituto, para lo cual leyó un discurso acerca de "Submarinos, minas y brulotes en la guerra del 79 y sus autores".

Profesional competente, esforzado atleta en sus años juveniles, fue un patriota cabal que sirvió lealmente a la Marina de Guerra y a los intereses navales del país.



EMBAJADOR ALFONSO ARIAS-SCHREIBER PEZET
(✞ 4 de setiembre 2002)

Diplomático ejemplar por su versación y caballerosidad, el embajador Alfonso Arias-Schreiber Pezet fue uno de los más notables internacionalistas de nuestro país y eximio conocedor de los temas relacionados con el derecho del mar.

Había nacido en Lima en 1926, y después de culminar estudios jurídicos en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, ingresó a los veinte años de edad en el Servicio Diplomático. Llegó a ocupar los altos cargos de embajador del Perú en los EE.UU. y en Francia, luego de desempeñar puestos de la carrera en Chile, Canadá, Brasil, Colombia, Ginebra, Hong Kong y Barcelona. En premio a sus extraordinarios méritos, recibió las más altas condecoraciones de nueve países, entre ellas cinco en el grado de Gran Cruz.

Sus profundos conocimientos en asuntos jurídicos y diplomáticos hicieron del embajador Arias-Schreiber una personalidad imprescindible para representar a nuestro país en las reuniones internacionales y para asesorar desde la Cancillería a las más altas instancia del gobierno. Colocó siempre los intereses del Perú por encima de las coyunturas políticas y personales.

En 1994 nuestro Instituto lo eligió como Miembro de Número. El 18 de noviembre de ese año leyó su discurso acerca de "Los Intereses Marítimos del Perú en el año 2000". Al iniciar su disertación, como valiosa confesión autobiográfica, expresó lo siguiente: "Fuera del Servicio Diplomático, al que me tocó dedicar, hasta hace poco, dos tercios de mi ya larga existencia, la institución más cercana a mi aprecio y a mi afecto es la Marina de Guerra del Perú, que he llevado siempre en mi pensamiento y en mi corazón desde que aprendí su historia en el colegio de la Recoleta".

Con laboriosidad indesmayable se aplicó a las tareas que el país le confiaba, incluso cuando –estando ya en el retiro luego de 45 años en el Servicio Diplomático– fue llamado a presidir la delegación del Perú a las conversaciones con el Ecuador en Brasilia para la ejecución del Protocolo de Río de Janeiro; hasta su renuncia en julio de 1997.

Falleció en Barcelona el 4 de setiembre del 2002. Su deceso fue una verdadera pérdida para la diplomacia peruana y para este Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, que lo recordará por su calidad humana y sus dotes de profesional y amigo. Descanse en paz.



CAPITÁN DE FRAGATA LUIS FELIPE VILLENA GUTIÉRREZ
(✞ 13 de noviembre de 2002)

Sentimiento de hondo pesar causó en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y en la Marina de Guerra la noticia del fallecimiento del Capitán de Fragata (r) Luis Felipe Villena Gutiérrez. Por sus dotes de caballerosidad y sentido de la responsabilidad se hizo acreedor a la estima y aprecio de quienes lo conocieron y trataron. A su empeño y constancia se debe en gran parte el nacimiento y desarrollo de nuestro Instituto.

Nació en Lima el 13 de enero de 1922. Egresó de la Escuela Naval de La Punta en 1942 con el grado de Alférez de Fragata. Fue calificado en submarinos. Fue comandante de diversas unidades (fragata, destructor y submarinos). En el servicio de Selva realizó viajes de reconocimiento en los ríos Amazonas, Ucayali, Putumayo, Algodón y Yavarí.

Graduado en la Escuela de Guerra Naval de la República Argentina, desempeñó también diversas comisiones en otros países sudamericanos.

A su solicitud pasó a la situación de retiro en 1966. Desde entonces laboró eficientemente en diversas instituciones vinculadas a la Marina y al quehacer naval: Gerente de la Asociación de Armadores Pesqueros del Perú; Gerente de Flota de la Compañía Peruana de Vapores; Director de Asesoría Técnica de la Dirección de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Viajó a Gran Bretaña y España para el cumplimiento de diversas comisiones.

Fue miembro fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", y del Instituto de Formación y Capacitación Portuaria de ENAPU PERU; Director Nacional del SENATI; Gerente de OPAMAR. Desde 1980 fue Presidente Ejecutivo de la Asociación Marítima del Perú y Presidente de la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú.

En 1963 intervino activamente junto con el Contralmirante Federico Salmón de la Jara en la organización de la "Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú", que posteriormente se transformó oficialmente en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. El comandante Villena fue el permanente y esforzado Secretario Ejecutivo del Instituto, al cual entregó lo mejor de su existencia, y a quien todos recordaremos perdurablemente.



VICEALMIRANTE LUIS ERNESTO VARGAS CABALLERO
(✞ 23 diciembre de 2002)

Con la muerte del Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero perdió la Marina de Guerra del Perú a uno de sus miembros más distinguidos y valiosos. Había nacido en Tacna el 10 de febrero de 1916 cuando la ciudad del Sur se hallaba bajo ocupación chilena. A los dieciocho años ingresó en la Escuela Naval de La Punta y recibió los despachos de Alférez de Fragata el 30 de diciembre de 1939 y fue luego oficial de Ingeniería en el BAP "Almirante Grau".

Prestó servicios a bordo de distintas unidades de la Escuadra y fue comandante del submarino "R-3" y comandante de la flotilla de submarinos, así como de las unidades "Sechura" y "Ferré". Fue además Instructor de la Escuela Naval, Oficial de Estado Mayor, Jefe de Estado Mayor (primero en la Fuerza Fluvial y luego en la Base Naval del Callao), Comandante del CITEN, Subjefe del EMG de Marina y Comandante General de la Marina.

Durante el gobierno militar iniciado en 1968, fue Ministro de Justicia y Culto, de Vivienda y posteriormente de Marina. Ocupando este último cargo en 1974, su resuelta actitud en defensa de los legítimos fueros de la Armada y los principios éticos de la vida cívica lo llevó a pedir el pase al retiro.

El Almirante Vargas Caballero fue quien como Ministro de Marina auspició y refrendó el Decreto Supremo que creó nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Al pasar al retiro fue incorporado como Miembro de Número de nuestro Instituto (26 de octubre de 1976), y desde entonces colaboró muy activamente en la organización de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, la cual fue presidida por él. En el año 2002 la Asamblea General del Instituto lo eligió Presidente Honorario Vitalicio de la CEEM. Aunque delicado de salud en sus últimos años, el Almirante Vargas Caballero no dejó de interesarse por la marcha del Instituto y de la Comisión.

Poseyó las más altas condecoraciones navales del Perú y algunas de otros países, testimonio del prestigio y aprecio que merecieron sus extraordinarias calidades humanas y profesionales. Como ha expresado nuestro antiguo Presidente el Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, "mucho hay que recordar y agradecer al Almirante Vargas Caballero por tantas pruebas de su calidad como persona, amigo y distinguido oficial naval".

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL VICEALMIRANTE JOSÉ CARCELÉN BASURTO, CON OCASIÓN DE LA CEREMONIA DE DEVELACIÓN DEL RETRATO DEL VICEALMIRANTE LUIS VARGAS CABALLERO

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, rinde hoy homenaje de reconocimiento al señor Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, por su activa y permanente participación en la vida institucional, y de modo muy especial, por haber sido, como Ministro de Marina, quien auspició y refrendó el Decreto Supremo Nro.015-73-MA, Decreto de su Creación, lo que nos ha permitido efectuar en el transcurso del tiempo la obra que todos ustedes conocen, la que se proyecta al futuro en forma muy auspiciosa, como lo anticipó el Almirante Vargas Caballero cuando nos dijo en el Proemio de la Primera, Parte de la Historia Marítima, lo siguiente:

"Como Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, me es particularmente grato felicitar a la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú y a su Comité Naval, por la realización que se propusieron, con la certidumbre que la tarea no habrá de detenerse. Por mi parte me congratulo y doy gracias a Dios por la feliz circunstancia de participar en la entrega al país, de los diez primeros volúmenes de la **Historia Marítima del Perú...**".

Como podemos apreciar en sus palabras, el Almirante Vargas Caballero, estuvo y estará permanentemente integrado a nuestro quehacer institucional y lo sentiremos siempre presente junto a nosotros.

Debo resaltar además, la importancia de su participación en la vida nacional, especialmente en los últimos años de su carrera en situación de actividad, en los cuales desempeñó sucesivamente cargos políticos, como Ministro de Estado, en las carteras de Justicia, de Vivienda y de Marina, desde donde siempre defendió, con valentía y decisión, los principios y valores que supo cultivar como distinguido Oficial de Marina y, asimismo, con un profundo amor a la Patria, cauteló en forma permanente el interés nacional, haciendo notar los errores o intenciones equívocas que se hicieron presentes en el quehacer de la Nación.

Como muy, bien nos dice el Almirante Alberto Indacochea Queirolo, en su artículo titulado: UN DEFENSOR DE LA LIBERTAD DE EXPRESIÓN:

"Mucho hay que recordar y agradecer al Almirante Vargas por tantas pruebas de su calidad como persona, amigo y distinguido Oficial Naval. En horas negras de nuestra Patria, cuando se atropelló la libertad de prensa no dudó un instante en levantar su voz y tomar actitudes; enérgicas. ..".

Lamentablemente, por este encomiable proceder, que incomodaba a algunos de aquellos que trataban de gobernar al país, y a pesar de ser miembro de la Junta de Gobierno, se manipularon las correctas declaraciones que había formulado y se le presentó como un opositor que debía alejarse del quehacer gubernamental.

La situación creada y sus proyecciones en la vida nacional, hicieron percibir al Almirante Vargas Caballero, la conveniencia de no producir un enfrentamiento que tendría un alto costo y un resultado inútil, y en cambio, dando muestra de su elevada calidad que le ganó el respeto de la ciudadanía, prefirió renunciar y evidenciando la ausencia de todo interés personal para su propio beneficio, dejó en cambio una lección que la Historia sabrá reconocer y apreciar.

Quienes conocieron al Almirante Vargas Caballero, cuando ingresó a la Escuela Naval, pudieron percibir claramente su elevada calidad y proyección profesional.

El haber nacido en Tacna, durante la difícil etapa previa a su reintegración al territorio peruano, después de la infausta guerra con Chile, desarrolló en él un gran amor a la Patria, que supo conservar toda su vida, como lo evidenciaron sus palabras y sus actos que pudimos compartir con él tanto en lo personal cuanto en lo oficial.

De otro lado, la etapa de su juventud vivida en Australia, en contacto con otra realidad, parece que gestó en él su actitud calmada y serena con la que supo hacer frente a los diversos problemas y dificultades en la vida diaria y profesional.

El Almirante Indacochea, en el artículo que mencioné previamente nos dice:

"Fue líder desde que pasó por la Escuela Naval del Perú; el Cadete más capaz de su promoción; inspiró, por su conducta y actitudes, un permanente ejemplo para todos los que pasamos por la Escuela en esa época. Muchos de los contemporáneos deben recordar anécdotas y ocurrencias que demostraban su ingenio y buen humor.

"Posteriormente, como Oficial y Jefe seguiría la misma línea general..."
-y continúa el Almirante Indacochea:

"...sirvió en todos los buques de la época, destacando en los submarinos, comisiones y ejercicios en la mar.

"Posteriormente prestó servicios en dependencias de tierra y siguió diversos cursos de preparación, siempre inspirando respeto y liderazgo...".

Fue así como el Almirante Vargas Caballero llegó al más elevado cargo institucional.

Al pasar a la situación militar de retiro, nuestro Instituto lo invitó a incorporarse como Miembro de Número, lo que se efectuó el 26 de octubre de 1976, exponiendo sobre: "LAS ADQUISICIONES NAVALES DEL PERU EN LA DECADA 1860-1870", haciéndonos recordar y analizar los hechos vividos cuyo estudio nos evidencia los aciertos y errores que fueron cometidos.

Por eso, el Almirante Vargas Caballero, nos dice: "Las consecuencias de la reflexión histórica nos inducen a concluir que nuestras adquisiciones deben obedecer únicamente a las necesidades de la Marina para cumplir su misión y que las características de buques y armamentos deben ser determinadas oportunamente por los organismos técnicos. Sería negligencia imperdonable esperar el conflicto o la crisis, para contar con armamento...".

Su claro mensaje fue comprendido plenamente por el Doctor José Agustín de la Puente Candamo, quien en su discurso de recepción, dijo:

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

Continúa el Doctor de la Puente:

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

Cabe resaltar, también, lo dicho por el Almirante Vargas Caballero, en su trabajo de incorporación, cuando expresa:

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

Este pensamiento no estuvo limitado a la simple expresión de palabras, pues el Almirante lo demostró con los hechos, primero, participando activamente en la organización y configuración de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos

(CEEM) y luego, al ser unánimemente elegido por la Asamblea como Presidente de dicha Comisión dirigiendo y orientando las actividades que se realizaron desde su creación en 1983 hasta marzo del 2002, en que fue designado por la Asamblea como Presidente Honorario-Vitalicio de la CEEM, habiendo mostrado permanentemente un muy gran interés por lograr un óptimo resultado en el accionar de la Comisión. Incluso, estando con limitaciones por su estado de salud, nunca dejó de interesarse y de orientar sus actividades, como pueden confirmarlo los Miembros del Comité Ejecutivo, aquí presentes.

En forma sumarizada hemos hecho el recuerdo del Almirante Luis Ernesto Vargas Caballero, desde la perspectiva de su accionar en lo político, en lo naval, en lo histórico-marítimo y en lo estratégico-marítimo; permítanme traer a la mente algunas muestras de su gran calidad en el aspecto humano.

Tuve la ocasión de trabajar junto con el Almirante Vargas Caballero en varias oportunidades: Como Cadete, fui uno de sus alumnos, como Oficial estuvimos juntos en el Estado Mayor de la Fuerza Naval de la Amazonía; en el Estado Mayor General de Marina; en la Secretaría General de Marina; y, estando ya en la situación de retiro, en la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, que presidía y en la cual tuvo la gentileza de designarme como vice-presidente. Fui pues un testigo de su proceder. Así, la oportunidad del trato personal continúo me permitió percibir no solamente su alta calidad profesional, sino también los elevados valores y principios que forjaban su calidad humana: su sencillez y desprendimiento de intereses personales; la nobleza de su espíritu; su cortesía, su consideración y amabilidad en el trato con las personas; la atención y respeto al pensamiento de los demás; aunque fuera diferente al suyo, propiciando en el diálogo un análisis que condujera a la mejor solución en la búsqueda de un resultado positivo y realista, todo lo cual, permitió disfrutar gratamente los momentos de trabajo, aún en situaciones difíciles, lo que nos ha dejado un recuerdo inolvidable.

Por todo ello, tal como manifesté en la Brigada 8, institución social formada por miembros de las Fuerzas Armadas en situación de retiro, de la cual también fue su Presidente, estoy seguro que el Almirante Vargas Caballero, en su navegar hacia la eternidad en compañía de la señora Juanita, su adorada esposa, llevará también como un valioso presente el recuerdo del respeto y la amistad de todos aquellos que, como nosotros, sentimos por él y que estoy seguro mucho apreció y valoró.

Es por esto que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, está efectuando este acto de reconocimiento que nos permitirá no solamente sentir la

presencia del Almirante Vargas Caballero, en nuestras mentes y en nuestros corazones, sino que podremos verlo en la imagen que estará expuesta, que será asimismo, una lección y un mensaje de profundo valor para las actuales y futuras generaciones.

Este número de la Revista se terminó
de imprimir el 30 de setiembre de 2003,
por Freddy François Gálvez Romero
RUC 10067457876
Teléfono 9960-4849
e-mail. freddygalvezr@hotmail.com
Lima - Perú


MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA