REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU

23 - 24

2003 - 2004

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

2003 - 2004

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, creado por D. S. 015-73-MA del 17 de octubre de 1973, tiene como fines realizar y fomentar el estudio sobre el Mar Peruano, la historia marítima y naval y todos los acontecimientos relacionados con el Poder Marítimo, y, principalmente, la publicación de la "Historia Marítima 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
Telfs.: 4221861 - Fax: 4227838

IMPRESIÓN: Imprenta Gráfica Ramírez

◀ CARÁTULA: Crucero "Lima"

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

N° 23 - 24 LIMA 2003 - 2004

INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO

ARTÍCULOS

Incorporación de Miembros de Número

*El proceso de adquisición del "Diógenes" y el "Sócrates" durante la Guerra con Chile**

CAPITÁN DE FRAGATA JOHN RODRÍGUEZ ASTI

I. INTRODUCCIÓN

Como es ampliamente conocido, no obstante el alto profesionalismo y espíritu combativo que demostraron nuestros valientes marinos a lo largo de la campaña naval y luego de ella cuando les tocó pelear en tierra, resulta indudable que si Chile pudo imponer su supremacía material en el mar, ello lo hizo gracias a contar con los blindados "Cochrane" y "Blanco Encalada", buques que superaban en potencia de fuego, resistencia y maniobrabilidad a cualquiera de los buques de la Escuadra peruana.

Ayer como hoy, aún resulta incomprensible la falta de previsión de nuestros gobernantes de no hacer todo el esfuerzo posible para que nuestra Escuadra contase con los refuerzos necesarios luego que Chile adquiriera los mencionados buques en 1873, y más aún tras firmar la llamada Alianza Secreta en 1873 con Bolivia, tratado que en la práctica no conllevaba un beneficio para nuestro país, tal como quedaría demostrado con la Guerra que vendría tan sólo 6 años después, puesto que entre otras condiciones, nuestra escuadra tenía la misión adicional de defender las costas bolivianas, ya que este país no contaba con marina.

Debemos mencionar sin embargo, que en adición a la falta de decisión del gobierno, la inestabilidad política producida por las intentonas de golpe de estado como la de los hermanos Gutiérrez y las insurrecciones promovidas por la actitud subversiva de Piérola, sumadas a la crisis fiscal que asoló al país tras esfumarse los grandes recursos obtenidos durante la denominada "prosperidad falaz" del guano,

---

* Versión ampliada del discurso leído el 18 de marzo de 2004, en el acto de incorporación al IEHMP.

coadyuvaron a que cuando el conflicto ya era próximo e inevitable, nuestro país se viera privado de contar con los elementos navales que servirían de respaldo y disuasión ante cualquier aventura militar que intentara iniciar Chile.

Ante la ausencia de investigaciones que nos den mayores luces en torno al tema de la adquisición de buques, el historiador Jorge Basadre en su monumental obra **Historia de la República del Perú** escribió respecto a ello que "falta estudiar en detalle, con los documentos necesarios la acción para compra de unidades navales destinadas al Perú en esta guerra"[1].

Es precisamente el objetivo del presente discurso efectuar una mayor aproximación al tema de las gestiones para adquirir y construir buques para la Escuadra peruana durante la guerra.

En su elaboración, hemos tomado como punto de partida la publicación de una investigación anterior acerca del crucero "Lima"[2], buscando ampliar parte de la información acerca de las gestiones efectuadas desde el inicio de la guerra hasta casi el final de la misma para la compra de buques. Por ello, debo indicar que éste no es un trabajo definitivo.

Para ampliar la información se ha recurrido en esta oportunidad a algunas fuentes chilenas, y en especial a toda la correspondencia existente en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, en donde he hallado abundante documentación de quienes tuvieron a su cargo la grave responsabilidad de adquirir y contratar la construcción de buques durante este conflicto.

Dado el volumen de la documentación disponible, me he limitado por el momento a trabajar parte de la información existente en el Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional, documentos provenientes del Archivo Histórico de Marina, fuentes secundarias, así como el legajo de correspondencia promovida por Toribio Sanz, personaje que asumió el cargo de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Gran Bretaña a principios de 1880, y que estuvo en la comisión de construcción de las cañoneras "Sócrates" y "Diógenes".

II. GESTIONES PARA ADQUIRIR BUQUES ANTES DE LA GUERRA

Cuando Chile adquirió los blindados "Cochrane" y "Blanco Encalada", la preocupación de nuestros marinos no se haría esperar, planteándose la necesidad de adquirir para la Escuadra del Perú buques que fueran similares o superiores en poderío. Sin embargo de la imprevisión mencionada por parte de nuestros gobernantes, sumada a la falta de recursos, tan sólo se concretaría la construcción de dos cañoneras de madera, bautizadas "Pilcomayo" y "Chanchamayo", necesarias sí, pero que no correspondían a nuestros reales requerimientos.

A pesar de lo anterior, en los años previos a la guerra nuestros comisionados navales en Europa mantuvieron una constante actividad, informando sobre el desarrollo y construcción de nuevos tipos de buques de guerra.

III. GESTIONES EN ORDEN A OBTENER RECURSOS PARA ADQUIRIR BUQUES DE GUERRA

LA SITUACIÓN DE LA HACIENDA PÚBLICA A INICIOS DE LA GUERRA Y LOS DONATIVOS PARA LA GUERRA CON CHILE

Sobre el estado de la Hacienda Pública en los tiempos de la Guerra con Chile, José M. Rodríguez ha escrito acertadamente en sus Anales de la Hacienda Pública del Perú: "Los gastos militares en el Perú habían absorbido permanentemente más de la tercera parte del total de los enormes gastos públicos; por lo tanto, debía suponerse que la seguridad nacional estaba en buen pie para garantizar la paz externa y que en caso de desequilibrio, podría pasarse con éxito del estado de paz al de guerra. Desgraciadamente ni una ni otra cosa eran una realidad, lo cual acusa mala dirección y administración de los asuntos militares"[3].

Luego agrega que: "El 4 de abril de 1879, es decir, al declararse la guerra de Chile, faltaban armas, municiones, buques de guerra, ejército y armada, todo lo que constituye la máquina de guerra de una nación. El Perú estaba no solo en la bancarrota financiera y en la impotencia militar, se hallaba a los bordes del desastre con sus fatales consecuencias".

"El estado de guerra impuso la urgente necesidad de un plan financiero, y, formaron este plan: los donativos patrióticos; el aumento de los impuestos y el papel-moneda; la suspensión de pagos de créditos, de la amortización de la Deuda Interna y la emisión de moneda de cobre y de níquel..."

"La más breve ojeada de tal situación basta para comprender sobre cuál de los puntos del plan financiero tenía que inclinarse la preferente atención. De los donativos y el impuesto no había mucho que esperar; del empréstito nacional tampoco debía esperarse en la crisis que se hallaba el país; y solo quedaban como remedios salvadores, bien manejados y administrados, el empréstito extranjero, sobre la base del guano y de los nitratos, y el papel-moneda que es el resumen más simple del impuesto y de los empréstitos nacionales".

"Pero se hizo todo lo contrario... Además confiaba en los donativos patrióticos, fundándose en que siendo el país proverbialmente rico y eminentemente patriota, llenaría con creces las arcas fiscales hasta donde las circunstancias de la guerra lo exijan"[4].

Respecto a los donativos patrióticos, a dos días de declarada la guerra, el 7 de abril del fatídico 1879, el presidente Prado, en Decreto Supremo refrendado por su ministro de Hacienda Rafael de Izcue, dispuso la creación de la "Junta Central Administradora de Donativos para la Guerra con Chile", destinada, como su propio nombre lo indica, a la obtención de recursos necesarios para mejorar nuestras fuerzas tanto en el mar como en tierra.

La junta la conformaron 25 ciudadanos notables de Lima[5]. Sin embargo, en aquel momento quedaba muy claro que nuestra Escuadra estaba urgida de buques capaces de

hacer frente a los blindados chilenos, y el objetivo principal de los fondos que se pudieran obtener sería destinado para la adquisición de buques.

Al respecto, citando nuevamente a J. M. Rodríguez: "los donativos patrióticos vinieron efectivamente desde el primer momento de todo el Perú a ofrendarse en las exhaustas cajas del Tesoro Público; pero devorado el país por las fauces de la crisis y siendo nula su potencia de ahorro, no se realizaron los anhelos populares. El óbolo del pobre y la cuota modesta del empleado estaban al lado del donativo del acaudalado: mujer hubo en Lima que no teniendo otra cosa que ofrendar en las tómbolas patrióticas cortó las hermosas trenzas de su cabellera y las ofreció al que más dinero diera por ellas para la patria. Se fue hasta la abnegación mas elevada, pero esta virtud no constituyó jamás un recurso financiero".

Complementando esta información, Basadre escribió que: "las erogaciones tuvieron el alcance más variado. Las listas de ellas se publicaron en los periódicos. Los bancos de Lima figuraron con un millón de soles al año. Los empleados civiles, judiciales y de hacienda hicieron ofrecimientos con sus sueldos; y un decreto del 21 de abril tomó de todos ellos, desde el presidente de la República hasta los amanuenses, sin excluir a las listas pasivas, el veinte por ciento de sus haberes y pensiones cuyo descuento debía ser hecho en cada pago. Cuando se presentó en la Cámara de diputados un proyecto de ley para que las iglesias, conventos y monasterios de la República contribuyeran con el veinticinco por ciento de sus rentas a los gastos de guerra, pasó a informe del arzobispo. Este, oído el voto consultivo del Capítulo de la Catedral, ordenó que los conventos y monasterios con bienes propios en la Diócesis de Lima hiciesen el donativo indicado"[6].

Lo cierto es que la necesidad de contar con refuerzos para nuestra insuficiente Escuadra congregó en torno a aquel objetivo nacional el sentimiento patriótico de todos los peruanos. Lamentablemente esto en los hechos resultaría insuficiente, y la improvisación tan arraigada en nuestros gobernantes llevaría a nuestra patria a situaciones extremas nunca antes imaginadas. Respecto a los fondos recaudados, para fines de noviembre de 1879, se había logrado reunir la cantidad de 1'638,106 soles, dinero que sería enviado a Julio Pflucker y Rico, funcionario nombrado por la Junta Administradora de Donativos para encargarse de conseguir inicialmente buques blindados en Europa para reforzar nuestra Escuadra. Un estudio detallado acerca del dinero obtenido e invertido en la adquisición de naves y armamento se hace necesario para conocer el tema con exactitud.

IV. GESTIONES EFECTUADAS DURANTE LA GUERRA PARA ADQUIRIR BUQUES

En forma paralela a la difícil tarea de obtener recursos en el país, sin pérdida de tiempo, el gobierno realizó un gran despliegue diplomático, una "ofensiva", destinada a negociar y obtener en el extranjero la compra de buques blindados. Estas gestiones, realizadas incansablemente por nuestros enviados plenipotenciarios y comisionados nombrados para ello, se prolongarían hasta poco después de las batallas de San Juan y Miraflores.

Para tan importante labor, el gobierno había encomendado estas gestiones a connotados personajes de la época, tales como Francisco Rosas, Juan Mariano Goyeneche y Barreda, Luciano Benjamín Cisneros, Aníbal Villegas, Simón G. Paredes, Julio Pflucker y Rico, José Canevaro y los marinos Alejandro Muñoz y Ulises Delboy. A continuación reseñaré brevemente algunas de estas gestiones.

GESTIONES EN FRANCIA

Los comisionados peruanos enviados a Francia, tomaron conocimiento, que los blindados "Solferino" y "Gloire", habían sido puestos en venta, interesándose por la compra de este último. El "Gloire" adquirió fama por haber sido el primer buque de guerra blindado en ser construido e iniciador de una nueva era en la guerra naval, pero para 1879 ya contaba veinte años a flote desde su lanzamiento y resultaba ser un navío anticuado. Poseía casco de madera y estaba blindado en los costados sobre la línea de flotación, desplazaba 5.630 toneladas, y tenía una eslora de 77,88 m., manga de 16,99 m., desarrollando una velocidad de 12,5 nudos. Estaba armado con una batería de 36 cañones de avancarga de 6,4 pulgadas.

Sin embargo, como Basadre relata, la delegación chilena descubrió la operación y dirigió una nota oficial al ministerio de relaciones exteriores francés, que luego intervino para suspender la venta[7].

GESTIONES EN DINAMARCA

Con respecto a gestiones realizadas en Dinamarca, en mayo de 1879 el Vicecónsul peruano en Hamburgo, Aníbal Villegas, ante recomendaciones efectuadas por el ministro en Italia, Luciano Benjamín Cisneros, inició las gestiones necesarias para adquirir la fragata blindada "Danmark" a través de un tercer país no beligerante, pero ante la renuencia del gobierno danés a concretar la operación bajo dicha modalidad, se tuvo que contactar a un ciudadano alemán de apellido Kugelman[8], para que sirviera de intermediario en la operación[9]. Pero en esta oportunidad, la falta de disponibilidad de fondos para iniciar el trato, que ascendía a 20.000 libras esterlinas, frustró su adquisición[10]. Respecto a esta operación, existe una versión chilena que indica que el motivo para que no se concretara se debió a la intervención de la diplomacia sureña: "Con igual celo, nuestro ministro en París (refiriéndose a Alberto Blest Gana)[11], dio los pasos necesarios para evitar que viniera a poder de los enemigos de Chile un bote torpedo puesto en venta en un puerto de Inglaterra... sabedor más tarde de que los agentes del Perú trabajaban por adquirir algún buque perteneciente al gobierno de Dinamarca, el señor Blest Gana llamó hacia este hecho la atención del gobierno de Copenhage por medio de su legación en París, obteniendo todas las seguridades que podíamos apetecer. Análogas gestiones han sido practicadas por la misma legación con éxito satisfactorio a consecuencia de rumores circulados en diversas ocasiones sobre ventas de buques de guerra pertenecientes a Francia, Prusia, China y Japón"[12].

En lo referente a las características del buque en cuestión, la "Danmark" era una fragata con casco de hierro, blindada completamente sobre la línea de flotación y que

originalmente había sido mandada construir por los Estados Confederados del Sur durante la guerra de secesión bajo el nombre de "Santa María" o "Glasgow", en el astillero francés Thompson, pero que finalmente ante la anulación de la venta fue comprada por Dinamarca en 1864. Desplazaba 4.670 toneladas, y tenía una eslora de 82,29 m., una manga de 15,24 m. y 5,94 m. de puntal. El armamento consistía en doce cañones de 8 pulgadas dispuestos en batería hacia ambas bandas y 12 cañones riflados de 26 libras. Los puntos vulnerables del buque eran el delgado blindaje de sólo 4 1/2 pulgadas y su poca velocidad, de 8.5 nudos a 1.000 HP. Esto último había sido observado por los marinos Muñoz[13] y Delboy[14], quienes estuvieron al tanto de las tratativas para comprarla, y no dudamos que de haberse concretado la compra de este buque hubiera prestado valiosos servicios en nuestra Escuadra, pero, sin embargo, comparativamente frente a los blindados chilenos hubiera estado en inferioridad de condiciones por su lento andar y débil protección.

V. GESTIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES EN EL EXTRANJERO

EL PLAN PARA CONTINUAR LA GUERRA EN EL MAR Y LA CONSTRUCCIÓN DE CUATRO CAÑONERAS

Perdido el "Huáscar" e inmolado nuestro Gran Almirante Grau, el terrible impacto que representó el Combate de Angamos, para la moral de la Nación no trajo consigo una pérdida en las esperanzas y en el espíritu de lucha en nuestros marinos.

A pesar de que la capacidad de nuestra Escuadra para hacer frente a la chilena era prácticamente nula, por no poseer buques capaces de enfrentar a los blindados chilenos, había que tomar pronto una iniciativa, para impedir en lo posible, cualquier intento para que el enemigo avanzara en su conquista territorial hacia el norte. El objetivo era entonces continuar las gestiones para comprar o construir buques blindados.

Luego de conocida la noticia de la pérdida del "Huáscar", el Gobierno peruano en un primer momento, comisionó a los señores Francisco Rosas[15] y Mariano Goyeneche[16], quienes el 13 de octubre recibieron órdenes para solucionar el problema con los acreedores del guano en el extranjero y para hacer los arreglos necesarios para conseguir fondos destinados a conseguir buques y cañoneras blindadas a fin de recuperar la iniciativa en el mar y enfrentar a la escuadra chilena[17].

Sin embargo, el cuestionable viaje del presidente Prado al extranjero, con su consiguiente alejamiento del poder, alteraría por completo la situación política en el país, repercutiendo en las gestiones que varios de los comisionados como Rosas y Goyeneche se hallaban efectuando en el exterior respecto a la adquisición de buques y elementos navales.

A principios de 1880, estando un nuevo Gobierno con Piérola al frente, se replanteó la conducción de la guerra, y esto también involucró el planeamiento de la misma en el campo naval.

Así, en enero de 1880 se realizó una junta de jefes de Marina[18], para analizar la situación de la Armada en aquellos momentos, las posibilidades que se tenían con los elementos disponibles para hacer frente a la ahora más poderosa escuadra enemiga, y para tomar decisiones respecto al establecimiento de planes a seguir para hacer frente a futuras amenazas. La intención era continuar la guerra en el mar empleando la exitosa estrategia empleada por Grau a bordo del "Huáscar", la cual había dejado inerme y desafiada durante casi seis meses a toda la escuadra chilena.

Teniendo en cuenta la imposibilidad de conseguir buques blindados debido a la carencia de fondos, se concibió un plan alternativo que contemplaba la adquisición de cuatro cañoneras construidas con casco de acero, de rápido andar y poderosa artillería, así como dos transportes y dos avisos, con los que se buscaría obligar al adversario a concentrar sus fuerzas marítimas y a destinar sus blindados a la protección de sus corbetas y transportes, los que aislados serían destruidos por las cañoneras, haciendo de este modo difícil el sostenimiento del bloqueo y el abastecimiento de las fuerzas de ocupación.

Con estos buques se buscaba también levantar el bloqueo de algunos de nuestros puertos, destruir los transportes y corbetas enemigas cuando inmediatamente se separasen de los blindados, cortar los recursos del ejército, movilizar y abastecer el nuestro, impedir la exportación del guano y salitre por el enemigo y atacar si se presenta la ocasión, a uno de los blindados con varias cañoneras aunque se perdiera una o más de ellas.

Estas cañoneras, para lograr los propósitos antes mencionados, entre otras características, debían poseer mayor velocidad que los blindados chilenos, de ser posible hasta 14 ó 15 nudos, casco de acero dividido en compartimentos a prueba de agua, doble fondo y proa reforzada para embestir al enemigo, cañones del nuevo sistema Armstrong, de 400 libras en proa y 250 de popa, máquinas de gran poder, ubicadas bajo el agua para mejor protección o cubiertas por blindaje, y provistas de doble hélice para maniobrar mejor durante el combate.

Adicionalmente se requeriría, en vista de la prontitud con la que la guerra se hacía cada vez más adversa al Perú, que dichos buques estuvieran listos en un periodo no mayor de seis meses.

La ejecución de este plan fue encomendada a tres peruanos que se hallaban en Europa en misión oficial. Para dicho propósito, el 21 de enero de 1880, el secretario de Marina, capitán de navío Manuel Villar cursó a cada uno de ellos una comunicación en la que se les informaba acerca del plan concebido por la junta de jefes de Marina para la adquisición de las cuatro cañoneras de acero e indicaba cuál sería la misión específica a desempeñar.

La tarea de contratar a un astillero que se encargase de la construcción de las cañoneras, fue encomendada al ministro plenipotenciario en Londres Toribio Sanz[19], quien sería el responsable de todas las gestiones[20]; al capitán de navío Alejandro G.

Muñoz se le encargó la inspección de la construcción, y en una tercera comunicación, se le indicaba a Julio Pflucker y Rico, personaje que había sido comisionado a Europa con los fondos obtenidos por la "Junta Central Administradora de Donativos para la Guerra con Chile", para que tomara contacto con los dos anteriores y "se lleve a buen término la consecución de los elementos navales que con urgencia se requieren para cambiar en beneficio nuestro el estado actual de la guerra y hacer cesar los males que afligen a nuestro país"[21].

LA MISIÓN PFLUCKER[22]

De acuerdo a un testimonio publicado el 5 de mayo de 1884 en el diario **El Comercio** en la sección de cartas al director, hemos podido conocer algunos detalles de la actuación de Julio Pflucker y Rico[23] en el manejo de los fondos de la "Junta Central Administradora de Donativos para la Guerra con Chile".

En esta carta se habla de una de sus gestiones iniciales -lamentablemente sin mencionar la fecha- con las 200.000 libras esterlinas obtenidas a través de las colectas públicas, que en un principio estuvieron orientadas a contratar la construcción de un blindado. Para ello, según nuestra fuente, se dirigió a Londres -estimamos que haya sido antes de finalizar el año 1879- y a su llegada se reunió con el propietario de un astillero importante a quien había telegrafiado previamente desde Kingston, Jamaica para establecer los contactos pertinentes y efectuar sus requerimientos. Días después de aquella reunión le fueron presentadas varias propuestas consistentes en planos y un cuadro con características de cinco blindados distintos, pero todos excedían sobradamente la suma disponible. Pflucker pensó entonces en un blindado más pequeño pero que tuviese las mismas características de los cinco inicialmente propuestos. No obstante, aun así los fondos disponibles no cubrían el costo del buque deseado[24].

A pesar de no haber obtenido resultados favorables, Pflucker continuó los esfuerzos para la compra de buques blindados, y habiendo tomado conocimiento de la posibilidad de obtener un blindado aparente y listo en Turquía, dirigió todos sus esfuerzos para adquirirlo.

En el mismo propósito aparentemente se hallaban algunos de los otros comisionados, pero éstos, ante las gestiones de Pflucker le dejaron a él dicha misión[25], poniendo a su disposición los fondos pertinentes asignados a ellos por el gobierno, luego de haberse reunido en París, para que éste contase con el dinero suficiente para la compra del blindado turco.

De esta manera, y disponiendo de una carta de crédito bancaria por varios millones de francos, viajó a Constantinopla a principios de 1880[26]. Su permanencia allí fue corta, dado que a los pocos días hubo de desistir de su intento, al llegar a la conclusión de que no era posible adquirir ningún blindado por hallarse en el poder un partido político opuesto a vender cualquier buque de la escuadra turca que disminuyera su poderío.

Acerca de este punto, Basadre aporta datos que complementan la información anterior, al relatarnos que por intermedio de un banquero griego se entablaron las negociaciones para adquirir el blindado "Fethi Bulend", mediante una operación de triangulación con el Japón, pero que una vez más la diplomacia chilena se adelantó a la culminación del trato, gracias a la intervención de un marino inglés al servicio de Turquía conocido como Hobbart Bajá[27], quien advirtió al Ministro chileno en París Alberto Blest Gana de tales propósitos. Aquel marino, de gran influencia sobre el Sultán Turco Abdul Hamid II, era un capitán de navío inglés que desde 1867 estaba al mando de la flota turca.

En referencia a las maniobras de los agentes chilenos, el escritor chileno Raúl Silva Castro, en su biografía sobre Blest Gana, abunda en mayores detalles y ha escrito lo siguiente: "Entre las muchas curiosidades que ofrece la correspondencia oficial despachada a Chile por Blest Gana durante la guerra de 1879, las piezas relativas a las gestiones hechas en Constantinopla para asegurar que el gobierno de la Sublime Puerta no vendería armamento naval al Perú, son tal vez las más pintorescas".

En la nota de 21 de abril de 1880 , que contiene considerables detalles sobre la organización que planteó Blest Gana en Constantinopla para aquel objeto, se habla de la misión reservada que dio a Lynch para que en aquella corte destacara a un funcionario que, mediante estipendio de no menos de tres mil libras, se comprometía a influir en el ánimo del Sultán, a fin de que éste no accediera a vender buques al Perú.

El informe de Lynch sobre el asunto, anexo a la nota ya citada, contiene cuanto detalle puede desearse sobre la materia, y muestra el nivel que alcanzaba la corrupción política y moral de los altos dignatarios turcos. Baste decir que con esa suma logró desbaratar una de las posibilidades con que el Perú contaba para robustecer su poder naval, gravemente afectado con la pérdida del "Huáscar"[28] . Respecto a Lynch[29], como veremos más adelante, ésta no sería la única vez que interferiría en las gestiones que se hallaban efectuando nuestros comisionados en el exterior para la tan requerida adquisición de elementos navales.

En lo que se refiere al buque que el Perú pretendía comprar, el "Fethi Bulend", se trataba de un blindado tipo casamata muy similar a los chilenos "Cochrane" y "Blanco Encalada", que había sido construido en 1870 en los astilleros Samuda (los mismos del blindado "Independencia" peruano) de Londres, Inglaterra. Este buque desplazaba 2.761 toneladas, y 72,01 metros de eslora. Su armamento lo conformaban cuatro cañones de avancarga de 9 pulgadas ubicados en una casamata blindada con planchas de fierro de 9 pulgadas, pudiendo desarrollar una velocidad máxima de 13 nudos. Por su capacidad ofensiva y protección, podemos afirmar sin duda alguna que de todos los buques que el Perú tuvo posibilidades de comprar en plena guerra, éste hubiera sido el más adecuado para enfrentar a los dos blindados chilenos.

Luego de que su gestión en Turquía culminara sin éxito alguno y convencido finalmente del alto costo que implicaba la construcción de un blindado en razón de los

reducidos fondos disponibles, Pflucker recibiría la comunicación oficial del secretario de Marina Manuel Villar del 21de enero de 1880, en la que como mencionamos anteriormente se le indicaba que tomase contacto con el Ministro Plenipotenciario en Gran Bretaña y Francia Toribio Sanz y con el capitán de navío Alejandro Muñoz. Al parecer, ni bien había recibido las instrucciones enviadas desde Lima, Pflucker había vuelto a contactarse con el astillero inglés con el que entabló los primeros tratos para la construcción de un buque blindado, pero esta vez para proponer la construcción de dos cañoneras que al ser concluidas serían entregadas en aguas neutrales.

Conforme a las instrucciones recibidas, en un primer momento se reunieron Sanz y Pflucker el 17 de marzo en París para coordinar detalles acerca de hacer efectivos los fondos obtenidos por la Junta de Donativos. El siguiente paso fue convocar a una reunión en la que estuviesen presentes los tres comisionados peruanos, lo que ocurrió el 4 de mayo en Londres[30]. En aquella reunión se dio cuenta del estado en que se hallaban las gestiones y se discutió detenidamente sobre los obstáculos, ventajas e inconvenientes que ofrecían los diferentes proyectos presentados.

Dada la limitación de los fondos disponibles, como último recurso se apreció que se podía recurrir a la compra de mercantes para armarlos, pero se tuvo en consideración que aún quedaba una nueva propuesta para la construcción de dos cañoneras, siempre y cuando se contara con el apoyo de un país amigo que mediase en la transacción. Para ello, Toribio Sanz contactó a un intermediario, pero esta gestión también fracasó.

Finalmente, agotadas las gestiones para construir buques de guerra, sólo quedó la posibilidad de comprar o construir mercantes y armarlos como cruceros[31] y la comisión dedicó sus esfuerzos a lograr tal propósito.

De esta forma, se obtuvieron tres propuestas: la primera de un astillero inglés[32], que ofrecía construir por 100.000 libras esterlinas dos buques con apariencia de vapores mercantes, y luego de concluirlos como tal, acondicionarlos posteriormente como buques de guerra. También ofrecían hacer figurar a una casa comercial como propietaria de los buques a fin de no despertar sospecha en los agentes chilenos.

Los planos preparados por esta firma inglesa fueron sometidos a un minucioso examen a cargo del comandante Muñoz, requiriéndose del astillero ciertas mejoras y alteraciones, que el constructor se comprometió a efectuar pero con un incremento de 18.000 libras esterlinas en cada buque. Dado que dicho incremento excedía los fondos disponibles, Sanz y Muñoz viajaron al astillero para negociar, y tras un arduo periodo de conversaciones, se llegó a un nuevo acuerdo consistente en introducir las mejoras requeridas, manteniendo el precio original, pero a costa de reducir el tamaño de los buques.

Sin embargo, cuando ya todo parecía arreglado, surgieron nuevos inconvenientes, ya que la firma que se ofrecía a intermediar como propietaria de las naves para formalizar los arreglos, así como para suscribir el contrato de construcción, a través de

su abogado, presentó nuevas exigencias que variaban lo acordado, llevando a la cancelación definitiva del trato.

LA CONSTRUCCIÓN DEL "DIÓGENES" Y EL "SÓCRATES"

En forma paralela a las gestiones que realizaban Sanz y Muñoz, Julio Pflucker continuó en su búsqueda de otro astillero europeo para lograr la construcción de las dos cañoneras, labor a la que estuvo abocado desde el 2 de mayo de 1880. Finalmente, Pflucker logró entablar conversaciones con un astillero alemán ubicado en el puerto de Kiel, el Howaldtswerke[33].

De las condiciones requeridas al astillero para la construcción de ambos buques, la de mayor importancia era que tenía que entregarlos en un término de cinco meses, es decir, antes de diciembre de 1880. Debemos suponer que esta condición respondía a la urgencia de contar con los elementos navales necesarios para impedir el avance de las fuerzas chilenas hacia el norte, que para mayo de aquel año ya habían invadido Iquique y preparaban su avance hacia Tacna y Arica. Esta condición fue aceptada por el astillero, comprometiéndose a construir dos buques en los cinco meses requeridos, de acuerdo a los planos preparados por la firma inglesa por la cantidad de 2'730.000 francos.

Aprobada esta propuesta y sin mayores inconvenientes, el 16 de julio de 1880, Julio Pflucker suscribió el contrato con Georg Howaldt en Berlín. En este documento se estipulaba entre otras cosas que ambas cañoneras debían estar listas el 16 de diciembre del mismo año. Para efectos de un mayor conocimiento a continuación transcribimos el texto completo del contrato:

CONTRATO

Entre Julio Pflucker y Rico y Jorge Howaldt, de Kiel, se ha cerrado hoy el siguiente contrato:

1

Jorge Howaldt se compromete a construir para Julio Pflucker y Rico dos vapores nuevos, de fierro, cada uno con dos hélices según las reglas del Lloyd Alemán correspondientes a la clase 100ª y en conformidad con los planos, especificaciones y datos adjuntos. Los mencionados vapores se construirán del mejor material, según muestra entregada, con todo el esmero posible y serán entregados en Kiel listos para zarpar el 16 de diciembre de 1880.

2

Ambos vapores tendrán un calado que no exceda de 16 pies con una carga de 600 toneladas, incluso el carbón. Con esta carga deben los dos vapores alcanzar una velocidad de por lo menos 15 nudos, medida del almirantazgo inglés, por hora con un consumo de carbón de la mejor calidad que no exceda de 42 toneladas por

cada 24 horas. Las máquinas de cada vapor deben desarrollar bajo las condiciones antedichas y durante 6 horas consecutivas una fuerza efectiva de 2.200 caballos, con una presión de vapor en los calderos que no exceda de 80 libras por pulgada cuadrada.

3

Julio Pflucker y Rico se compromete a pagar por cada uno de los vapores, completo y listo para hacerse a la mar, pero libre de todo otro gravamen y gastos adicionales, la suma de L. 50.000 escrito cincuenta mil libras esterlinas a Jorge Howaldt. El precio total de L. 100.000 digo cien mil libras esterlinas por ambos vapores se pagarán en las cuotas siguientes:
¼ o sean L. 25.000 durante los primeros 14 días siguientes a la fecha de este contrato.
¼ o sean L. 25.000 cuando los vapores estén con sus cuadernas armadas, o cuando se haya principiado a colocar los calderos, o cuando los vapores estén forrados hasta la mitad con las planchas que forman el casco.
¼ o sean L. 25.000 cuando se haya principiado a colocar las máquinas, o se hayan lanzado los vapores al agua.
¼ o sean L. 25.000 concluido que sea satisfactoriamente el viaje de prueba.

4

Para el caso de que las condiciones estipuladas en 1 y 2 no fuesen cumplidas, se estipulan las siguientes multas, que se descontarán del precio de cada vapor.
1° L. 100 por cada tonelada completa de carbón que cada vapor consuma de más en 24 horas.
2° L. 150 por cada 10 toneladas que cada vapor cargue de menos con el calado determinado en 2.
3° L. 1.000 por cada vapor si la velocidad alcanza solamente a 14¾ nudos.
L. 3.000 si la velocidad llega solamente a 14½ nudos.
L. 5.000 si la misma es de solo 14¼ nudos.
L. 8.000 si la velocidad es de solo 14 nudos.

En este último caso queda a opción de Julio Pflucker y Rico rechazar los vapores, y entonces Jorge Howaldt devolverá a Julio Pflucker y Rico los pagos que se le hayan hecho con más un interés a razón de 10% al año.
4° Atendiendo al extraordinariamente corto plazo para la entrega se ha estipulado que ésta podrá retardarse hasta por una semana en caso de interrupciones inevitables. Pasada esta prórroga eventual se aplicarán las siguientes multas.
L. 50 por día y vapor durante ocho días.
L. 100 por día y vapor después de transcurridos dichos ocho días.

Estas multas no tendrán lugar en caso de incendio, pérdida del fierro, huelgas de trabajadores en el propio astillero o en las fábricas y fundiciones que provean el material para las máquinas y construcción de los vapores y por último en caso de fuerza mayor.

5

Cualquiera defecto que se encuentre en la construcción, materiales o disposición interior de los vapores durante los primeros seis meses siguientes a la entrega de ellos se hará tasar oportunamente y Jorge Howaldt se compromete a restituir el valor del defecto que se le hará conocer. Después de transcurridos dichos seis meses cesa toda responsabilidad de Jorge Howaldt por la causa indicada.

6

Los gastos de inspección, clasificación, seguro contra incendio y riesgos de mar, como los gastos para el viaje de prueba y en general todos aquellos que ocasiona la construcción de vapores semejantes hasta el tiempo de su entrega en estado de zarpar, corren a cargo de Jorge Howaldt, con excepción de los que ocasione la tripulación desde el viaje de prueba, los que serán costeados por Julio Pflucker y Rico.

7

Julio Pflucker y Rico se reserva el derecho de inspeccionar por sí mismo o por medio de un representante la construcción de los dos vapores. Los defectos que se encuentren de este modo serán reparados inmediatamente, y cualquier material que resulte defectuoso o de calidad inferior será reemplazado con el correspondiente de la mejor calidad y conforme a la muestra.

Igualmente se reserva Julio Pflucker y Rico disponer variaciones durante la construcción de ambos vapores, siempre que éstas no ocasionen mayores gastos al constructor, o en caso de que el exceso de gastos sea cubierto por Julio Pflucker y Rico.

8

El viaje de prueba no se limitará como de costumbre, a recorrer la distancia de una milla en aguas mansas, sino que se extenderá a un viaje corto en alta mar.

9

Como garantía para el cumplimiento de este contrato Jorge Howaldt entregará a Julio Pflucker y Rico al tiempo de recibir la primera cuota una acta de cesión, extendida ante un notario, de todos los capitales existentes sobre la quilla y de todos los materiales acumulados para la construcción de los vapores y de sus máquinas.

10

Los planos, descripciones y datos, cosidos a este contrato, serán firmados por ambos interesados como parte integrante de él; siempre que no sea determinado de otro modo regirán las reglas del Lloyd Alemán para las dimensiones y disposición de todos los miembros que deban ser considerados para la clasificación de los vapores.

11

En caso de desavenencia sobre el cumplimiento exacto de este contrato, cada interesado nombrará un árbitro y estos entre sí un dirigente. Ambas partes se someterán, sin apelar al fallo definitivo, y renuncian a todo proceso judicial.
Londres, 16 de Julio de 1880.
Georg Howaldt [firmado] J. Pflucker y Rico [firmado].

Una vez firmado el contrato, con el propósito de garantizar que los pagos se efectuasen en las cuatro armadas estipuladas, previa consulta entre ambas partes, se acordó que los depósitos de dinero se efectuaran en uno de los principales bancos de París. Asimismo, a fin de evitar que se destinaran los fondos para un uso distinto, las entregas al constructor se harían a medida que avanzaran los trabajos. Por otro lado, es importante mencionar que el astillero se comprometió a sacar los buques del puerto y concluir todos los trabajos militares, que comprendían la instalación de artillería y dotarlos de los elementos necesarios para su empleo como naves de guerra, luego de lo cual serían entregados en un lugar por convenir.

Con los lamentables antecedentes de varias gestiones culminadas con el fracaso y con el propósito de no levantar sospechas entre los activos agentes enemigos, se determinó la conveniencia de bautizar a los buques con los nombres griegos de "Sócrates" y "Diógenes"[34]. El "Diógenes" fue la construcción Nº 39 del astillero y el "Sócrates" la Nº 40[35].

Con el contrato firmado, el siguiente paso era proveer al constructor de los fondos para cubrir la primera cuota. Para tal fin, los primeros días de agosto, Toribio Sanz recibió un telegrama de Lima en el que se le daba instrucciones para efectuar la entrega de dinero a Howaldt conforme a lo acordado[36].

Una vez cumplida esta importante transacción, se iniciaron los trabajos, y es destacable el hecho que el astillero dio prioridad a la construcción de estos buques. En forma paralela al avance de las obras en gradas, se empezó la construcción de las máquinas y calderas; y para los demás equipos el astillero subcontrató a otras factorías con el fin de procurar concluir los trabajos en los plazos establecidos. A fin de vigilar permanentemente y en forma directa los trabajos, se contrató los servicios del ingeniero peruano Agustín Espinoza, quien había realizado de manera destacada sus estudios profesionales en Alemania, asignándosele el cargo de secretario de la Comisión de Construcción. Espinoza, quien al parecer era hombre de absoluta confianza de Piérola, había sido comisionado anteriormente para rematar en Londres a golpe de martillo los donativos y legados obtenidos por la Junta Central Administradora de Donativos[37]. Estaba encargado de inspeccionar la ejecución de la obra, para lo que se constituyó en el astillero como un simple mecánico, a fin de no despertar sospechas en el enemigo, siendo el intermediario entre el constructor y el comandante Muñoz, con quien -como menciona Lacour en su citada carta- mantenía correspondencia muy activa sobre muchos detalles y principalmente sobre el armamento y el equipo de los buques.

Otra medida dispuesta por el constructor a fin de poder cumplir con el plazo estipulado en el contrato, fue el aumento de las horas de trabajo, llegando a establecer horarios nocturnos, laborando incluso los días de fiesta.

Con respecto a la jefatura de la comisión, desempeñada hasta ese entonces por Julio Pflucker, por motivos que aún no hemos esclarecido, a través de una orden dada en Lima el 13 de julio de 1880 por el obispo Tordoya, presidente de la Junta Central Administradora de Donativos, se dispuso fuese relevado por Toribio Sanz.

Esta comunicación fue recibida primero por Sanz, quien escribió de inmediato a Pflucker convocándolo a una reunión y remitiéndole un sobre cerrado que también había sido enviado desde Lima, en el que se le comunicaba la novedad. En cumplimiento de lo dispuesto, ambos se reunieron en París el 1° de setiembre para acordar la transferencia de la jefatura de la comisión, lo que se concretó en los días siguientes, recibiendo Sanz los fondos y documentos de la comisión para hacerse cargo de ella[38].

Sin embargo, dada la experiencia y conocimientos adquiridos al frente de la comisión así como la influencia que sobre el constructor tenía, a solicitud de Sanz, Pflucker hubo de permanecer como asesor de la misma, comprometiéndose a continuar entendiéndose con el constructor e intermediar con los banqueros que tenían los fondos para pagar los buques[39].

Con respecto a la misión que se hallaba realizando el comandante Muñoz a cargo de la inspección de la construcción, el marino también se encargó de coordinar las gestiones para la construcción de la artillería que estaría destinada a dotar a las dos cañoneras. Para ello, se requerían cuatro cañones de retrocarga de 8 pulgadas y cuatro de 3 pulgadas, así como cuatro ametralladoras. Sin embargo, en un primer momento se contrató a la casa inglesa Armstrong de Newcastle para que fabricase tres cañones de 8", quedando pendiente el resto de artillería de acuerdo a la disponibilidad de fondos, los mismos que en fecha posterior permitieron obtener únicamente la cuarta pieza de ese calibre[40]. Cabe mencionar que la vigilancia de la construcción y pruebas de los tres primeros cañones fue presenciada por el capitán de navío Ruperto Alzamora[41], y para la prueba del cuarto, ocurrida a mediados de octubre de 1880, estuvo también presente Alejandro Muñoz, quien autorizado por Sanz viajó hacia Newcastle[42].

Retomando nuestro relato, no obstante los cambios en la jefatura de la comisión, los trabajos no se vieron afectados por ello, pero acontecimientos de otra clase serían los que ocasionarían el retraso en la entrega de los buques. En efecto, durante el año 1880 las condiciones climatológicas se presentaron de manera extrema. En el otoño, se anticiparon los temporales, y el invierno fue tan rígido, que en Kiel, lugar del astillero, se suspendieron todas las actividades portuarias y laborales, con la consiguiente demora de dos meses en los trabajos.

Por otro lado, uno de los propietarios del astillero se accidentó gravemente

durante una inspección nocturna al caer desde la cubierta al fondo de uno de los buques.

Al retraso ocasionado por los hechos anteriores, se sumó un acontecimiento que prácticamente frustró las esperanzas puestas en la conclusión de ambos buques para disponer de ellos y reforzar a nuestra disminuida escuadra. Dicho acontecimiento fue la derrota del Ejército Peruano en las batallas de San Juan y Miraflores, que culminaron con la ocupación chilena de la capital peruana y la destrucción por sus propias tripulaciones de los restos nuestra Escuadra para evitar su caída en manos enemigas.

Al momento de la ocupación de Lima, Toribio Sanz se hallaba en Londres efectuando gestiones oficiales ante el Gobierno británico debido a que había tomado conocimiento que se construía un crucero protegido para la armada chilena. Se trataba del crucero "Arturo Prat", que había sido encargado al astillero Armstrong luego de principiar la guerra. Este buque había sido diseñado por el arquitecto británico Edward Reed especialmente para dar caza al "Huáscar", en vista de que la escuadra chilena durante los primeros meses de la guerra fue incapaz de capturar al monitor peruano, que al mando de Grau hacía de las suyas en aguas chilenas[43]. Afortunadamente las gestiones de Sanz tuvieron éxito[44], lograron impedir la entrega de dicho buque, el cual quedó internado en Inglaterra por el resto de la guerra[45].

Las noticias de lo acontecido en Lima no tardaron en llegar a Europa, y un día después de tomar conocimiento de lo ocurrido, en una carta que dirigió Sanz a Pflucker el 22 de enero, le manifestaba su preocupación en torno a la gestión que se hallaban efectuando, manifestándole que "Sin fondos aún para nada, (lo que evito decir) ninguna determinación puedo adoptar, ni para recibir, ni para despachar los buques...V. sabrá por los diarios que los chilenos han entrado a Lima después de batallas sangrientas; que el Señor Piérola se ha retirado sin decirse adónde, ni con qué elementos; que se ha anunciado que la paz era inminente... Mientras tanto creo que conviene tratar de dilatar las construcciones todo lo posible, con tanta mayor razón que necesitamos tiempo para que se aliste el armamento de 2ª clase, de que aún carecemos. Perdida toda la costa, nuestros cruceros están muy expuestos, porque carecen de un puerto de habilitación y refugio, lo que no debemos perder de vista antes de proceder, aun cuando tuviéramos los medios de hacerlos salir. Creo pues que es indispensable el tomar un plazo para determinar lo que sea más oportuno"[46].

A pesar de lo ocurrido en el Perú, las obras continuaron de manera lenta hasta que el 16 de febrero, Sanz le comunicó a Pflucker su determinación de poner en venta los buques, indicándole que "Han pasado las circunstancias en las que los buques podían haber prestado servicios. Hoy están expuestos a ser perdidos por la guerra si continúa, o por la paz, si se estipula sean entregadas las naves existentes. Debemos tratar de salvarlas y el mejor modo de obtenerlo es el venderlas. Potestad tengo; lo único preciso es el poder combinar la operación y encontrar quien los compre, de lo que

nadie mejor que V. debe encargarse por razones que por ahora evito decir"[47]. Esta decisión de Sanz fue confirmada por las órdenes que recibió al respecto desde Lima el 2 de marzo, en el sentido que se debía poner en venta los buques.

Las siguientes instrucciones en recibirse fueron las de encargarle al propio constructor la venta de los buques, generando aquellas incomprensibles órdenes un gran malestar entre los miembros de la comisión, y como resultado de ello, Julio Pflucker, quien estuvo en total desacuerdo con el retraso de los trabajos y venta de los buques, renunció y se retiró por completo. En la medida que el contrato de construcción había sido suscrito por el constructor y Pflucker, hubo necesidad que este último se subrogase en aquel documento a Sanz. Pero debido a que no era conveniente que Sanz figurase como nuevo propietario de las naves en su condición de representante diplomático del Perú, se solucionó este impedimento con la subrogación de la propiedad a Toribio Sanz e Izcue, hijo del ministro peruano. Los trámites formales fueron efectuados en Hamburgo el 26 de marzo de 1881. Alejado Julio Pflucker en forma definitiva de la comisión, y con la determinación de vender los buques, los problemas con el astillero no tardaron en aparecer, ocasionando malentendidos que tuvieron como consecuencia que los agentes chilenos descubrieran la existencia de ambos buques para el gobierno peruano.

Siguiendo las instrucciones recibidas, el ministro Sanz se contactó con un país no beligerante para ofrecerle los buques en venta[48]. Mientras esto ocurría, los trabajos continuaron y transcurrido el mes de marzo de 1881, los buques iniciaron sus pruebas finales, en las que estuvieron presentes los miembros de la comisión peruana, el comandante Muñoz, el ingeniero Espinoza y representantes del país al que estaban siendo ofrecidos. En líneas generales, las pruebas se llevaron a cabo en forma satisfactoria, y tanto el "Diógenes" como el "Sócrates" a plena carga desarrollaron 15 nudos de velocidad navegando durante seis horas consecutivas con las máquinas a toda fuerza, con un consumo de carbón calculado en cuarenta toneladas diarias, demostrándose también sus buenas cualidades marineras.

Durante una de las navegaciones, se presentó un inconveniente al producirse una avería en el horno de la caldera del "Diógenes", lo que fue motivo de un nuevo retraso, y precisamente cuando el constructor exigía concluir con el pago sin haber efectuado la reparación correspondiente. Aparentemente por una infidencia de los funcionarios del país al que se les ofreció en venta, diplomáticos chilenos supieron de la verdadera nacionalidad de los buques y en julio de 1881 enviaron al capitán de navío Luis Lynch[49] en comisión a Kiel para inspeccionar los buques. Este oficial chileno, luego de efectuar una visita al "Diógenes", pidió en nombre de su gobierno a las autoridades alemanas el embargo de las naves.

La petición lamentablemente procedió, quedando el "Sócrates" y el "Diógenes" detenidos por la autoridad portuaria, y para evitar que zarparan sin autorización, se puso guardia a bordo y se desarmaron algunas piezas esenciales de las máquinas.

Su permanencia forzada en Kiel se prolongó hasta el año siguiente, habiendo quedado fondeados uno abarloado al otro, en un lugar de poco tráfico, expuestos sin mayor protección al riguroso clima del lugar. La persistencia y tenacidad de los comisionados peruanos a cargo de la construcción, así como la voluntad del constructor para honrar su compromiso, lograron se levantase el embargo que pesaba sobre ambas naves, gracias a que los comisionados hallaron a una tercera persona, al naviero londinense Henry Lambert, para que figurase como propietario de las dos naves.

Así concluyó esta dura etapa llena de dificultades inimaginables, iniciándose otra más difícil, cuando en diciembre de 1882 zarparon hacia Southampton, en donde conforme a lo pactado se les instalaría la artillería. Al abandonar aguas bálticas concluía una etapa llena de dificultades en esta historia, pero empezaba una odisea aún mayor, puesto que ni bien fue conocida su llegada a aguas inglesas los agentes chilenos una vez más apelaron a la "neutralidad" de las autoridades, las que no dudaron ni un instante en detenerlos.

Mientras tanto en el Perú, Piérola se alejó del poder, y en enero de 1883 el gobierno provisional establecido en Arequipa ordenó el 8 del mismo mes al ministro del Perú en Francia, que se abstuviese de celebrar contrato alguno de venta, iniciándose de esta manera los pasos para evitar la pérdida de ambos buques[50]. Con la ratificación del Tratado de Ancón suscrito el 20 de octubre de 1883 cesaron las causas por las que injustamente se detuvo a ambos buques en Inglaterra y el gobierno peruano designó entonces al capitán de navío Ruperto Alzamora como comandante del "Diógenes" y al capitán de corbeta Narciso García y García para el "Sócrates".

Al respecto, el diario **El Comercio** en su edición del 29 de marzo de 1884 informaba adicionalmente que ambos buques estarían antes de seis meses en aguas peruanas, pero acontecimientos imprevistos postergarían una vez más su llegada.

Las gestiones para levantar el embargo que pesaba sobre los cruceros resultó ser una empresa difícil, puesto que su permanencia en aguas inglesas había generado grandes deudas surgidas a consecuencia de los gastos efectuados por las autoridades a cargo de su cuidado, y fue en esa dirección que se tuvieron que dirigir los esfuerzos de las autoridades y oficiales de la Marina Peruana para recuperarlos.

Cuando en junio de 1884, el contralmirante Aurelio García y García asumió la representación peruana en Londres, los buques se hallaban a cargo de un corredor de buques de dicha ciudad, quien para su entrega exigía un pago previo de 9.000 libras esterlinas por gastos hechos en ellos durante el tiempo que habían estado detenidos en Alemania e Inglaterra. La labor iniciada por García y García fue culminada por su sucesor, el diplomático José Rafael de Izcue, quien en noviembre de 1884, efectuó la cancelación de la deuda.

El siguiente paso fue evaluar los aprestos necesarios para que ambos se

hicieran a la mar y emprendieran viaje hacia el Perú, pero los tres años de inactividad sin el mantenimiento adecuado les habían ocasionado gran deterioro. En la Memoria de Guerra y Marina leída en el Congreso Peruano el 11 de marzo 1885, el ministro del ramo, coronel Juan Martín Echenique informaba sobre ellos lo siguiente: "La considerable deuda a la que estaban afectadas ha sido pagada, y al presente se trabaja activamente para aparejarlas y ponerlas en aptitud de poder zarpar en breve tiempo con rumbo a nuestras costas. Los cañones con que habían sido dotadas esas naves y que fueron construidos en 1880, se cambian actualmente por otros más adecuados y que reúnen las ventajas alcanzadas por los últimos adelantos en materia de artillería naval"[51].

En efecto, De Izcue, luego de hacerse cargo de los buques, con el apoyo de sus comandos, determinó que para despacharlos al Perú era absolutamente necesario invertir en ellos de 30.000 a 35.000 libras esterlinas de acuerdo a propuestas recibidas por algunos astilleros ingleses consultados.

Se tenía que desarmar, examinar y cambiar algunas piezas y accesorios de las máquinas en mal estado por la inactividad y abandono en que estuvieron.

Había también que reemplazar gran parte de las cubiertas, efectuar las obras necesarias para habilitarlos y equiparlos como buques de guerra dotándolos de pañoles de munición y plataformas para los cañones, así como de algunas alteraciones en la habitabilidad y finalmente aprovisionarlos con lo indispensable para dejarlos aptos para navegar.

De las propuestas recibidas, la del astillero Thames Iron Works Company de Londres fue la más adecuada, y con esta firma se contrataron en julio de 1885 los trabajos de reparación del "Sócrates" en preparación para su travesía al Perú.

La falta de 15.000 libras esterlinas por las penurias fiscales del gobierno peruano impidió realizar trabajos en el "Diógenes", que hubo de permanecer en dicha compañía en espera de una decisión al respecto.

En aquel momento, la artillería principal de ambos era la adquirida en 1880 consistente en cuatro cañones Armstrong de retrocarga de 8 pulgadas. Estos cañones fueron vendidos para obtener fondos para recuperar los buques, pero sin embargo para no desartillarlos, se compraron dos cañones de 6 pulgadas para cada uno.

Lamentablemente, ante la carencia de fondos, y luego de múltiples trámites y demoras, se determinó la conclusión únicamente del "Sócrates", rebautizado "Lima", en honor a la ciudad cuya población contribuyó mayoritariamente a su compra, y la venta del "Diógenes" o "Callao", cuyo producto sería entregado a la Thames Iron Works, a cuenta de la deuda contraída con ella.

EL VIAJE DEL "LIMA" (EX-"SÓCRATES") AL PERÚ

Finalmente, en 1889 después de ocho largos años, el "Lima" pudo ser incorporado a la Armada. Zarpó de Londres el 12 de junio de aquel año, al mando

del capitán de navío Ruperto Alzamora. Durante su travesía, recaló en San Vicente, Montevideo, Estrecho de Magallanes y Mollendo, e ingresó al Callao el 31 de agosto[52]. Lo particular de su llegada estuvo en el hecho de haber arribado por la noche, y al respecto en su edición vespertina de aquel día, el decano de la prensa que había estado informando con gran expectativa su viaje hacía el Perú, informó que: "nuestro corresponsal en el Callao nos comunica a última hora, casi al cierre de esta edición, utilizando el teléfono, que instantes después de las ocho de esta noche, fondeó la cañonera "Lima", habiendo tenido un viaje muy feliz. Felicitamos a los marinos que la han conducido hasta el vecino puerto con tan buen éxito, y los saludamos cordialmente". Días después **El Comercio** en su edición del 2 de setiembre mencionaba lo siguiente: "Saludamos con patriótico fervor la presencia en el Callao de la cañonera "Lima". No es una nave poderosa, pero es un buque de guerra en toda forma, pues los defectos de construcción que tuvo en su origen, han sido corregidos en los últimos tiempos, cuando las circunstancias no exigían ya realizar los trabajos en artilleros incógnitos y cuando la inspección de éstos pudo ser encomendada a hombres expertos". Como dato interesante cabe anotar que a pocos días de su llegada, fueron embarcados en el Lima, 75 hombres del batallón Ayacucho al mando del Teniente Tizón para conformar la guarnición permanente de dicho buque.

Es importante mencionar que desde el 15 de enero de 1881, fecha en la que la escuadra peruana surta en la bahía del Callao fue volada y hundida por sus propias tripulaciones para evitar caer en manos enemigas, el Perú no había vuelto a poseer buques de guerra, motivo por el que la llegada de este pequeño crucero simbolizó el renacimiento de la Marina Peruana.

Al siguiente año de su llegada, en el mes de junio, luego de realizar negociaciones con su similar chileno el Gobierno dispuso repatriar los restos de los héroes peruanos caídos en la Guerra del Pacífico. Para ello, en la que sería su más honrosa y memorable comisión, el "Lima" y el transporte "Santa Rosa" fueron designados para viajar hasta el puerto de Valparaíso[53].

La comisión nacional nombrada por el Gobierno para tal propósito, se embarcó en el "Lima" y estuvo encabezada por el Sr. Guillermo Billinghurst (más tarde Presidente de la República), Manuel de la Torre y el contralmirante Melitón Carvajal. Conforme a lo previsto, el "Lima" zarpó hacia el sur por la tarde del 14 de junio de 1890, arribando el 24 del mismo mes a Valparaíso. Noticias de la época informaban que al exhumarse los restos del Gran Almirante Grau en el cementerio de la capital chilena, el 27 de junio, una inmensa multitud siguió de cerca el acto, precedida por la comitiva oficial peruana y acompañada de los cuerpos de infantería y caballería, así como de autoridades chilenas, presentes para tributar su homenaje al Caballero de los Mares.

El transporte "Santa Rosa" se encargó de retornar al Perú los restos de los héroes de Huamachuco, arribando al Callao el 30 de junio, pero sin desembarcar

los restos de aquellos defensores en espera de la llegada del "Lima". Mientras tanto en el primer puerto como en la capital, toda la población se preocupaba en alistar los homenajes para recibir a sus héroes.

Luego de zarpar de Valparaíso con los restos del Gran Almirante Grau, el "Lima" efectuó escalas en Antofagasta, Mejillones, Iquique y Arica, embarcando los restos de otros héroes. En Arica, recogió a los caídos durante el asalto al Morro, entre ellos el insigne coronel Francisco Bolognesi. Desde aquel puerto, fue acompañado hasta el Callao por el crucero chileno "Esmeralda" con el que navegó en convoy, habiendo zarpado el 9 de julio por la noche.

El momento tan esperado llegó el 14 de julio cuando tras haber arribado el "Lima" y el "Esmeralda", a las 11 de la mañana, fueron puestos sobre las aguas de nuestro primer puerto los botes que transportaban a los heroicos defensores de la patria, que, conjuntamente con los botes de todos los buques fondeados en la rada del Callao formaron un solemne cortejo hasta el muelle. Acto seguido y ante una multitud que con su silencio honraba a sus héroes, fueron llevados a la Iglesia Matriz del Callao para las honras fúnebres, y de allí fueron transportados por ferrocarril a Lima. Durante los días en que se realizaron aquellos actos solemnes, se experimentó una sensación de duelo en nuestro país.

En los años siguientes, el "Lima" fue sometido a varios trabajos de mantenimiento, y a partir del año 1893 sus cubiertas fueron recorridas y calafateadas; y al siguiente año se efectuó una modificación en la cofa del palo mayor para instalar allí una ametralladora. Con la finalidad de realizar carena al casco y para limpiar fondos, en junio de 1895, ingresó al dique flotante en el Callao, aprovechándose para reparar los machos del timón.

Otra de las comisiones importantes en que tomó parte este buque, fue la de llevar el auxilio del Gobierno del Perú a la ciudad de Guayaquil, cuando en el mes de octubre de 1896 un gran incendio arrasó gran parte de esa ciudad ecuatoriana y su puerto. Las primeras noticias sobre el suceso habían sido difundidas en la edición de la tarde de **El Comercio** del día martes 6 de octubre, y se sabía que el siniestro se había iniciado por razones desconocidas en la noche del día 5, y avanzaba cada vez más, amenazando con arrasar toda la ciudad.

Dos días después, el corresponsal del citado diario capitalino informaba que por la magnitud del incendio, se lograba ver el resplandor de las llamas desde la Oficina de la Compañía Telegráfica de Centro y Sud América, ubicada en la distante localidad de Plaza Santa Helena.

Las noticias sobre los daños que iba causando el fuego continuaron llegando. El día 7 la edición vespertina de **El Comercio** reproducía un telegrama oficial enviado por el cónsul peruano en Guayaquil en el cual se informaba que el incendio había destruido más de la mitad de la ciudad, y que mucha gente se hallaba en la miseria por el siniestro. Inclusive la propia oficina y casa del Cónsul peruano

estaban perdidas también. Este incendio, comparable al que arrasó la ciudad de Chicago en 1883, pudo ser sofocado sólo el día 8 de octubre. Se estima que aproximadamente 80 manzanas fueron devastadas y más de 25.000 personas quedaron sin hogar.

Autoridades como el Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Riva-Agüero y el alcalde de Lima, señor Aspíllaga, enviaron notas de condolencia a nombre del Perú y de la ciudad de Lima a sus homólogos ecuatorianos y las muestras de solidaridad de la población no se hicieron esperar. **El Comercio** en su edición de la tarde del día 8 informaba que se estaba preparando una expedición de auxilio para socorrer a los pobladores de Guayaquil, disponiéndose el envío de un buque de la Armada que viajase a la brevedad posible hacia el puerto ecuatoriano.

Las colectas se efectuaron a través de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima. Recibieron donaciones de diversas entidades y personas consistentes en víveres, frazadas, medicamentos y en general todo aquello que pudiera ser útil a las víctimas del siniestro. Entre las donaciones se contaron las de la colonia italiana y la de los residentes ecuatorianos en nuestra capital.

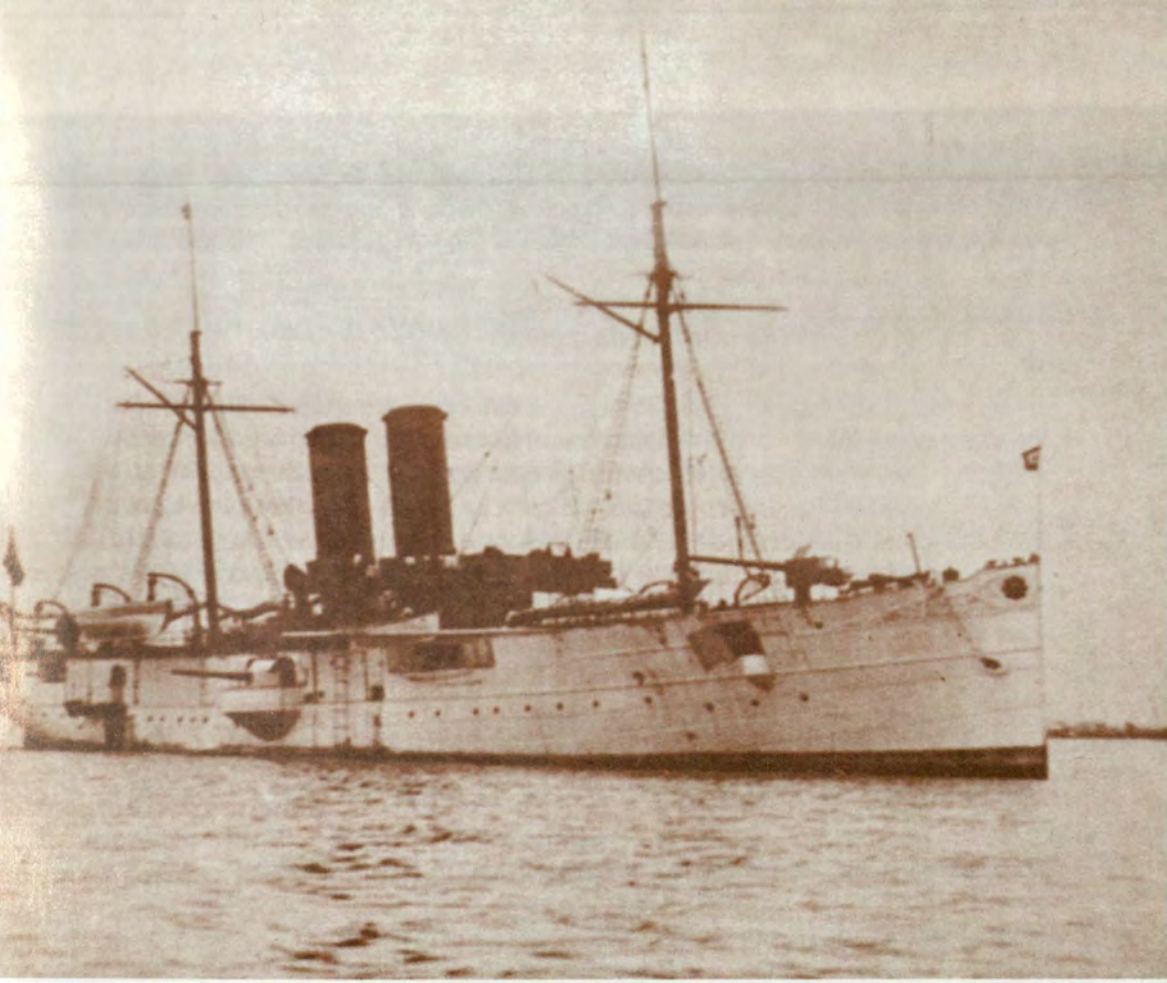
La noche del viernes 9 empezó a alistarse para el viaje el "Lima"; la faena del embarque del material recolectado concluyó el domingo 11, quedando la cubierta totalmente ocupada por los cinco mil y tantos bultos, que debieron ubicarse incluso en la cámara de oficiales.

Como representante y Comisionado Especial del Gobierno fue designado el Jefe de la Sección Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ernesto de Tezanos Pinto y en adición a la dotación del buque, viajaron también el teniente primero Ramón Sánchez Carrión, Secretario de la Comandancia General, el teniente segundo Federico Sotomayor como ayudante, un amanuense, el joven periodista Antonio Miró Quesada de la Guerra como corresponsal de **El Comercio**, otro del diario **El País** y doce pasajeros.

El domingo 11 el crucero "Lima" desatracó de la dársena del Callao a las cinco y media de la tarde, zarpando media hora después en demanda de Paita para allí embarcar un práctico que lo condujese por la ría de Guayas.

A causa de la bajamar, arribó a Guayaquil con retraso el día jueves 15 al mediodía, siendo recibido por el capitán del puerto de Guayaquil, quien actuó en representación del Presidente Alfaro. Luego sería visitado por el cónsul peruano en dicha ciudad, Sr. Barrera, y los ministros de Relaciones Exteriores y Hacienda ecuatorianos, así como por el gobernador y otras autoridades.

En la mañana siguiente a su arribo, luego de efectuadas las coordinaciones necesarias, se inició el desembarque de los auxilios, faena que demoró hasta el día 17. Una vez concluida la descarga, numerosos peruanos víctimas del incendio se embarcaron en el crucero para repatriarse. Con 227 pasajeros a bordo, el domingo 18 a las una de la tarde el buque zarpó de Guayaquil en demanda de Paita, puerto en el que desembarcaron 55 de sus pasajeros.



Crucero "Lima", ex "Sócrates"
anclado en el Callao a fines del siglo XIX.

El 21 de octubre el crucero "Lima" retornó al Callao con el resto de los repatriados, que desembarcaron sin novedad al día siguiente. De esta manera el "Lima" cumplió la humanitaria misión para la que había sido designado, encargándose de transportar no sólo el auxilio material, sino también el noble y fraternal sentir del pueblo peruano hacia el Ecuador.

EL APONTONAMIENTO DEL "LIMA", Y SU POSTERIOR RETORNO AL SERVICIO

Al transcurrir la última década del siglo pasado y hasta 1907, año en el que llegaron los cruceros comprados en Inglaterra, el "Lima" fue el único buque de guerra construido como tal que poseía la Armada Peruana. El empleo de los buques de la Escuadra en aquella época, estuvo mayormente restringido a efectuar navegaciones de cabotaje a lo largo de la costa, transportando pertrechos militares y materiales de carga diversos, que incluían a menudo caballos y mulas de los cuerpos de caballería del ejército. No obstante los valiosos servicios que prestaba el "Lima", el Estado no le asignaba las partidas necesarias para su mantenimiento, en especial para efectuar el recorrido a sus máquinas, las que a consecuencia de su larga y forzada permanencia en Inglaterra, mostraban un avanzado deterioro y constantemente presentaban fallas. Ello también ocurría en las calderas, en donde los problemas de corrosión fueron permanentes. Esta delicada situación había sido informada oportunamente por los oficiales que servían a bordo, pero los recursos no llegaban.

Prueba de lo anterior ha quedado registrado en los informes oficiales acerca del estado de las unidades de la Armada correspondientes al año 1897, en los que se hacía notar la necesidad reemplazar las calderas del "Lima", pues de lo contrario, sería inevitable su apontonamiento. Transcurridos dos años, en documentos similares, se informaba la inminencia de que el buque quedaría inoperativo, ante la falta de seguridad en el funcionamiento de los equipos, que largamente habían sobrepasado sus horas de trabajo. Como consecuencia de haberse desatendido los continuos pedidos para reparar el buque, y ante la carencia de recursos disponibles para las unidades de la Escuadra, lamentablemente a inicios de diciembre de 1900 se tuvo que apontonar el buque por haber quedado inoperativas sus máquinas. A bordo se recibieron órdenes de desembarcar la artillería, quedando el buque bajo el mando de un oficial encargado.

En situación de desarme total permaneció hasta el mes de setiembre de 1904, fecha en que el gobierno ordenó evaluar la situación general del buque. En consideración a que el casco se hallaba en buenas condiciones, y contando al fin con los fondos necesarios, se decidió su reactivación, previo cambio de calderas y un reacondicionamiento general.

Los trabajos que se realizaron incluyeron la instalación de nueva artillería de fabricación inglesa marca Vickers, compuesta por cuatro cañones de 101,6 mm, dos de ellos ubicados en los reductos hacia ambas bandas en reemplazo de los

antiguos de 152,4 mm, y los otros dos a ser instalados sobre la toldilla de popa y el castillo de proa, para lo cual se reforzó dichas cubiertas, dado que no estaban preparadas para soportar pesos excesivos. La colocación de la artillería estuvo a cargo del teniente segundo Augusto Loayza. Concluidas las reparaciones, durante las pruebas de la planta propulsora realizadas en 1906, se registró una velocidad de 14,3 nudos. Otra mejora realizada a bordo, fue la instalación de un sistema de telegrafía inalámbrica, también conocido como TSH o telegrafía sin hilos, similar al instalado a bordo de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi".

Habiéndose incorporado nuevamente a la Escuadra, el "Lima" pronto fue comisionado para realizar sus acostumbrados viajes por el litoral, y hacia mediados del mes de noviembre de 1907, lo tenemos retornando al Callao luego de haber recorrido los puertos de Supe, Huarmey, Paita y las Islas de Lobos de Afuera.

A partir del mes de junio de 1908, hasta el 4 de febrero de 1909, el "Lima" fue designado por la superioridad para dar alojamiento y facilidades a un técnico inglés especialmente contratado para instalar los faros de algunas islas de la costa norte.

Es importante mencionar la gran labor desplegada por el capitán de fragata Ernesto de Mora, quien desde 1904 se hallaba al mando del "Lima", y que gracias a su persistencia y esfuerzo durante el tiempo que estuvo a cargo del buque, logró reacondicionarlo y recuperar su operatividad como buque de guerra.

En el transcurso de los años 1910 a 1919, el "Lima" fue empleado en comisiones de transporte de material y pertrechos en la costa peruana y la más importante del periodo fue el viaje realizado en setiembre del 1919 a la costa norte del país, luego a Guayaquil y después a Panamá conduciendo a la comisión científica del Instituto Rockefeller, presidida por el general norteamericano Gorgas, recordado por haber tenido a su cargo los asuntos de salubridad del Canal de Panamá. La llegada a Balboa fue aprovechada para ingresar a dique y realizar reparaciones de importancia en el casco, timón, máquinas principales y retubado de sus calderas. Al regresar al Callao continuaría con el cambio de sus cubiertas iniciado en Panamá. En aquel año se tenía previsto instalarle al igual que en otros buques, un grupo electrógeno para economizar el consumo de carbón en puerto. No habiendo transcurrido ni dos años, dicho equipo fue reemplazado por uno nuevo de marca Peters Vickers.

En 1921, durante el crucero de verano realizado por los cruceros "Grau" y "Bolognesi", el "Lima" participó en la fase final de dicho viaje entre el 24 y 29 de abril. Dos años más tarde, nuevamente lo hallamos participando con el "Grau", el "Teniente Rodríguez" y la barca "Dueñas" en el crucero de verano realizado al litoral norte entre el 8 de febrero y el 1° de abril. En esta oportunidad, el "Lima" retrasaría su retorno hasta mediados de mayo, cuando arribó al Callao remolcando a la mencionada barca. Durante los cruceros de verano correspondientes a 1924 y 1925, acompañó una vez más a otros buques de la Escuadra en el litoral peruano.

EL "LIMA" COMO BUQUE NODRIZA DE SUBMARINOS

De acuerdo a la nueva organización promulgada en 1926 para la Comandancia General de la Escuadra, el "Lima" fue asignado a la división de submarinos integrada por los recién llegados "R-1" y "R-2", teniendo como nueva misión la de desempeñarse como buque nodriza.

A principios del siguiente año, el "Lima" entró a dique y luego se le sometió a un recorrido general de sus máquinas principales y auxiliares; se le retiraron las hornillas de sus calderas para colocarle nuevas. También se le renovó gran parte de las planchas de las carboneras bajas que se hallaban en mal estado.

Nuevamente operativo en febrero del 1928, participó con toda la Escuadra en ejercicios de artillería y torpedos, y al siguiente mes realizó ejercicios de entrenamiento de apuntadores de tiro en compañía de los submarinos "R-1" y "R-2". Al igual que el "Rodríguez", durante un corto tiempo apoyó en la realización de trabajos hidrográficos que se estaban realizando en la bahía del Callao, y a inicios de setiembre siempre en compañía de los submarinos, efectuó ejercicios de tiro, obteniendo en esa oportunidad el mayor score artillero de su división.

El año 1929 lo inició con el crucero de verano al extranjero cuyo destino conjuntamente con la Escuadra en pleno, fue Balboa, Panamá. En julio, al igual que el "Grau" y "Bolognesi", efectuó carena en el dique de la CPV del Callao.

Durante el crucero de verano de 1930 participó con la división de submarinos en pleno enarbolando la insignia de su jefe y acompañando a los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" hasta Balboa. Esta sería la última participación del "Lima" en un viaje de instrucción.

Cabe anotar que en aquel año, por disposición del Comandante de la división de submarinos se estableció a bordo la recién creada Escuela de Submarinos, la misma que inició sus labores el 1° de julio.

EL CONFLICTO POR LETICIA CON COLOMBIA Y EL VIAJE A IQUITOS

La siguiente década halló a nuestro país con un nuevo gobernante, el general Luis Miguel Sánchez Cerro, quien por los acontecimientos ocurridos luego de los incidentes originados en la zona fronteriza con Colombia en 1932, se vería obligado a recurrir al empleo de las fuerzas armadas. Como medida de precaución el gobierno decidió enviar una fuerza naval para reforzar los contingentes ubicados en la Amazonía.

Lamentablemente, los colombianos ganaron la iniciativa y una expedición al mando del general Alfredo Vásquez Cobo, compuesta por varios transportes armados, se concentró en Belem do Pará.

Ante ello, el mando naval peruano dispuso el envío del crucero "Almirante

Grau" y los submarinos "R-1" y "R-2" los cuales conformaron la llamada Fuerza Avanzada del Atlántico, bajo el mando del contralmirante Héctor Mercado.

En adición a estas naves, el gobierno decidió posteriormente enviar refuerzos, y para ello se eligió al "Lima" y al cazatorpedero "Teniente Rodríguez".

Sobre este viaje, que sería el último que emprendería el añejo crucero, citaremos parte del relato de un oficial que cuando joven tuvo el privilegio de navegar a bordo de aquella nave, el entonces alférez de fragata Federico Salmón de la Jara:

"Desde los primeros días del conflicto, el comando de la Fuerza Fluvial del Amazonas había pedido urgentemente su envío, con miras a utilizar el poder de sus cañones como fortaleza a flote. También, en forma independiente, el cazatorpedero "Rodríguez" emprendió viaje a Belem do Pará, realizando una notable travesía por las malas condiciones del tiempo durante su ruta y la precariedad de las condiciones y características de esta unidad construida en 1909 y con un desplazamiento de tan sólo 490 toneladas, propulsión a turbinas de vapor y calderas que quemaban carbón.

"Tal como lo informara el decano de la prensa nacional, el B.A.P. "Lima" se hizo a la mar en la noche del 1° de octubre de 1933. La plana mayor estaba constituida por 15 jefes y oficiales de comando, ingeniería y sanidad.

"En cuanto a la tripulación, la dotación del B.A.P. "Lima" en el día del zarpe, estaba integrada por 130 hombres que cubrían todas las especialidades de cubierta e ingeniería establecidas para la época, algunas de las cuales, como herrero, fogonero y carbonero, ya no deben figurar en las plantas de las actuales unidades.

"Durante los quince días anteriores se habían llevado a cabo los preparativos para este largo viaje que significaba navegar 3.810 millas en aguas del Pacífico, Caribe y Atlántico, para luego surcar 2.000 millas por el Amazonas hasta alcanzar el puerto de destino Iquitos. Pertrechar el viejo buque resultaba una operación quizá más complicada, comparada con las demás unidades de la escuadra de esos años. Sus condiciones y capacidades para un completo abastecimiento eran bastantes limitadas. La más importante y ardua labor fue el relleno al máximo de sus carboneras, que aseguraran alcanzar el mayor radio de acción. Días antes se salió a la mar para probar las máquinas, compensar compases (sólo los submarinos "R" estaban dotados de girocompás) y probar la artillería. La primitiva artillería con que llegara el buque al Callao había sido sustituida por un cañón Vickers de 4" en proa y popa y dos cañones del mismo calibre en los reductos de babor y estribor. En el puente de navegación se instalaron dos ametralladoras Oerlikon antiaéreas de 20 mm, con un sistema de puntería y seguimiento del blanco poco confiable por el complicado conjunto de alzas movidas a mano en los planos horizontal y vertical.

"Se adoptó un régimen de velocidad de crucero, correspondiente a 42 r.p.m de las hélices (10 nudos). El convoy mantuvo la formación de columna con los submarinos "R-2" y "R-3" navegando a popa del guía. Estando a la altura de Lobos

de Afuera, se recibió órdenes de entrar a Paita para recibir y dar apoyo a una escuadrilla de tres hidroaviones Douglas que debían hacer una primera escala en ese puerto y continuar a Masisea y luego a Iquitos. Cumplida la misión, el B.A.P. "Lima" zarpó para Balboa, siempre con los dos submarinos. A media noche del día 6 se sobrepasó la Isla de la Plata avistando tres días después el faro de Cabo Mala, dando fondo en Bahía de San José, Balboa C.Z., a las 21: 35 horas del 9 de octubre. La corredera marcaba 1.402,4 millas y se había alcanzado una velocidad promedio de 9,4 nudos. Los dos "R" quedaron independientes para proceder al Callao, terminada la carena de sus cascos.

"Durante quince días, el viejo buque permaneció en Balboa carenándose en el dique seco y efectuándosele algunos trabajos y reparaciones en los talleres de la Mechanical Division de la Zona. Debe consignarse como detalle memorable, el asombro de los ingenieros trabajadores del dique y los talleres cuando, al mover determinadas piezas o pernos, comprobaban que eran fabricados con acero níquel. El día 26, el B.A.P. "Lima" cruzó el Canal de Panamá, fondeando en Cristóbal, para amarrar poco después al muelle de carbón para el relleno del combustible. Esta faena, que tomara tres días en el Callao, fue realizada en tan sólo dos horas a través de gigantescas cucharas mecánicas. Todavía se mantenía activo el aprovisionamiento de combustible sólido para los buques que lo seguían quemando.

"Con la puesta del sol, la noble "Mama Pancha" puso proa al siguiente puerto de su ruta: Puerto España, en la isla de Trinidad, sobre el Caribe. Sobrepasamos muy cerca la isla de Curazao, adelantando la hora de los relojes al cruzar el meridiano de los 67°-30 W. Cambios de rumbo, control de las r.p.m., chubascos por la proa, mar arbolada, zafarrancho de combate día y noche y continuos amagos de incendio espontáneos en las carboneras ocasionados por alta temperatura y los precarios sistemas de ventilación. Al mediodía del 1° de noviembre, se avista Bocas del Dragón y una hora después se larga el ancla en el fondeadero de Puerto España. Se habían navegado 1.184 millas durante 123 horas, con un promedio de 9,6 nudos. Cumplidas por el comandante las visitas de protocolo ante las autoridades, se dio comienzo a las faenas de carboneo. Para toda la dotación fue ésta una extraña experiencia. Grandes barcazas abiertas eran remolcadas hasta los costados del buque y, por ambas bandas, gran número de mujeres de raza negra cargando sobre sus cabezas -con notable equilibrio- enormes canastas, las vaciaban sin descanso en las escotillas abiertas de las carboneras, mientras unos pocos trabajadores hacían la estiba.

"A 17: 30 horas del día 3 de noviembre, Puesto de Maniobra, y se da inicio a la navegación de la demanda de Belem do Pará. La corredera marcaba 398 millas y los relojes señalaban la meridiana cuando a veinte millas por la cuadra, sobrepasamos el puerto de Georgetown, entonces Guayana Británica. Era ya el 5 de noviembre y se calculaban cuatro días más de navegación. Así fue. En la madrugada del día 9, el B.A.P. "Lima" hizo rendezvous con los destructores

"Almirante Guise" y "Almirante Villar" que, al mando del capitán de navío Tomás Pizarro, venían desde Estonia, así como con el B.A.P. "Rodriguez" y el buque de la C.P.V. "Perené" que con abastecimientos logísticos, zarparan independientemente del Callao en fechas distintas a la nuestra. El color de las aguas mostraba a cuarenta millas, la cercanía a la desembocadura del gigantesco Amazonas. A 09: 30 horas se avistó el buque piloto y con los prácticos a bordo, se entró a la rada interior del puerto de Belem do Pará. El último tramo de nuestra derrota había demandado 135 horas de navegación, manteniendo un promedio de 10 nudos en el andar.

"El 14 de noviembre, acatando órdenes superiores, la cañonera "Lima" inició su navegación a lo largo del río más caudaloso del mundo.

"Las instrucciones decían que el buque debía dirigirse a Manaos, en las orillas del río Negro, muy cerca de su confluencia con el Amazonas, con el fin de 'hacer relay en las comunicaciones' con los destróyers que permanecían en Belem esperando órdenes de "Lima". Dos expertos prácticos brasileños nos acompañaron durante toda la travesía hasta Manaos. El buque, calando dieciocho pies, navegó día y noche a una velocidad estimada de ocho nudos.

"En la mañana del día 19 de noviembre, el B.A.P. "Lima" arribó al puerto de Manaos. Se habían cubierto 800 millas durante 108 horas de navegación a una velocidad de crucero de 7.5 nudos.

"Cumplida la misión asignada, se recibió órdenes de proseguir a Iquitos. Había por delante 1,200 millas hasta el punto de destino. A 13:00 horas del 4 de diciembre se dejó el puerto y reanudó la navegación. Para la veterana cañonera se presentaba una inédita experiencia. Por razones logísticas y operativas convenía ahorrar el combustible y así se siguió el procedimiento de reemplazar el carbón por la leña. No era problema fácil de resolver. Por un lado, el menor poder calorífico de ésta, requería gran consumo del nuevo combustible que, a su vez, debía ser reunido en determinados lugares del río en cantidades que sobrepasaban enormemente los volúmenes empleados por los buques de bajo tonelaje que normalmente hacen la travesía de ambos sentidos de la corriente. Así, en 'los puertos' del río que habían sido determinados desde Iquitos, nos esperaban, como pequeñas montañas, grandes rumas de 'capirona' que mediante peculiar 'zafarrancho de combustible' movía a media dotación.

"A las 13:40 horas del 11, se marca la cuadra San Pablo de Olivencia y al día siguiente se anota como posición el puesto de Capacete. A las 14:22 del 12 de diciembre, el B.A.P. "Lima" saluda al fuerte brasileño de Tabatinga. Veinte minutos más de navegación y ya estaba a nuestra vista el puerto de Leticia. Poco después entrábamos a aguas peruanas, avistando el pabellón del Perú en lo alto del puesto militar de Ramón Castilla.

"Los destructores "Guise" y "Villar", así como el cazatorpedero "Rodríguez", surcaban también el Amazonas, pues las órdenes indicaban arribar juntos al puerto

de destino: Iquitos. A 11:25 horas del día 15 de diciembre de 1933, las cuatro unidades dieron fondo frente al malecón Tarapacá. Desde las riberas, el pueblo loretano, fervorosamente reunido, daba su afectuoso saludo de bienvenida a las gallardas dotaciones que por vez primera arribaban a sus orillas. Horas después por la ciudad, engalanada con la bandera de la Patria, circulaban orgullosos los marineros costeños. Sus impecables blancos uniformes adornaban, alegres, la Plaza de Armas, las calles Próspero, Mora, Pastaza, Arica, Napo, Putumayo... el Barrio de Belén... la plaza 28 de julio...

"El B.A.P. "Lima", la vieja cañonera "Lima", la respetada "Mama Pancha", había cubierto 3,810 millas de navegación en aguas del Pacífico, del Caribe y del Atlántico y remontando otras dos mil del colosal Amazonas para dar cumplimiento a la misión asignada. No volvería a flotar más sobre las aguas del Callao que la vieron zarpar un día martes 3 de octubre de 1933. Había culminado El viaje sin retorno".

En adición a este relato, se puede agregar que el envío de esta fuerza naval obedeció a fines de carácter disuasivo para hacer notar la presencia militar del Perú en esa zona, pero como en el transcurso del viaje los acontecimientos en torno al conflicto se resolvieron por vía diplomática, ninguno de los buques recién llegados entró en acción. Sin embargo, el alto mando naval decidió que el "Lima" y el "Rodríguez" permanecieran en el Oriente peruano.

En los años siguientes, el "Lima" estuvo mucho tiempo sin moverse de su apostadero en el río Itaya, siendo empleado a menudo para instrucción de grumetes. En razón de que el combustible empleado a bordo por sus calderas era escaso en aquellas regiones, una modificación un tanto singular le fue efectuada: de sus cuatro calderas, dos quemaban petróleo (modificación que le fue hecha en una de sus reparaciones) y las otras dos que aún quemaban carbón, fueron adaptadas a consumir leña. Para tal propósito, la leña era apilada al costado del mástil de popa. En cuanto al armamento, le fue retirado el cañón de 101,6 mm que montaba en la toldilla. No obstante, su aspecto exterior permaneció inalterable salvo pequeñas modificaciones.

Finalmente llegamos al año 1940, en que el buque, con seis décadas de existencia y disminuido su valor militar, fue dado de baja del servicio[54]. Una vez autorizado su desguace, fue llevado del río Itaya al río Nanay, en cercanías de la nueva Base de Santa Clotilde. Con el transcurso de los años, la superestructura fue desmantelada, sobreviviendo sólo el casco, hundiéndose después, por el mal estado de sus fondos.

EL "CALLAO" O "DIÓGENES", LUEGO DE SER ADQUIRIDO POR LOS ESTADOS UNIDOS

Como es conocido, Estados Unidos entró en guerra contra España en 1898. Este hecho llevó a los norteamericanos a la adquisición de una serie de unidades navales en astilleros extranjeros para reforzar su flota. En total, la marina norteamericana compró o arrendó cerca de cien buques de guerra y auxiliares entre el 16 de marzo y el 12 de agosto de 1898 como parte de los preparativos para la guerra.

Los buques adquiridos en 1898 constituyeron la más rara variedad de tipos y clases poseídos por la marina norteamericana. El departamento de marina adquirió lujosos yates, remolcadores, vapores costeros, carboneros, ferries y buques de pasajeros entre otros, de los que algunos eran de madera, de hierro o de acero, propulsados por una diversidad de sistemas que iban desde las ruedas de paletas, con plantas alternativas hasta las plantas de cuádruple expansión y doble hélice. La mayor parte de dichas unidades tuvieron que ser sometidas a modificaciones para convertirlos en buques de guerra.

La accidental destrucción y hundimiento del "Maine", que en aquel entonces fue atribuida a los españoles, encajó como el pretexto perfecto para desencadenar la guerra entre ambas naciones, la que se veía venir desde hacia algún tiempo. En los Estados Unidos, se requería de más buques que pudieran brindar una mayor protección de las regiones costeras en el Atlántico, para lo cual sólo contaban con una docena de anticuados monitores costeros entre Maine y Florida.

Por otro lado, para las operaciones de bloqueo o invasión a Cuba, así como para llevar a cabo campañas navales en las Filipinas o en España, se requería del apoyo de más buques de guerra y auxiliares.

El secretario de marina, John D. Long y su asistente, Theodore Roosevelt, encargaron a todos los agregados navales en Europa que iniciaran averiguaciones y gestiones a fin de adquirir buques. Por otro lado el 9 de marzo el Congreso aprobó un fondo de emergencia para la Marina de 50 millones de dólares para la compra de buques. Tras esto, con estos fondos se inició el proceso de compras de buques de guerra que se hallaban en construcción en astilleros extranjeros como primera prioridad. En Inglaterra, el agregado naval, teniente John Colwell, concretó la compra de varios buques de guerra como los cruceros brasileños "Amazonas" y "Almirante Abreu", rebautizados "New Orleans" y "Albany" respectivamente, que estaban en construcción en el astillero Armstrong Whitworth.

Otro de los buques hallados por Colwell fue un pequeño crucero de diecisiete años de antigüedad, en el astillero Thames Iron Works, que resultó ser el "Diógenes", que como hemos visto, quedó como parte de pago por los trabajos realizados en su gemelo "Lima". Con la autorización del secretario de marina Long, fue adquirido en 170,327 dólares, concretándose la compra el 2 de abril de 1898 y rebautizado como USS "Topeka"[55].

De allí fue llevado hasta los astilleros New York, Navy Yard para instalarle armamento y reacondicionarlo durante un periodo de dos meses, quedando listo para incorporarse a la flota.

El 11 de julio del mismo año, se unió a las fuerzas bloqueadoras en La Habana permaneciendo en las afueras de bahía Nipe, al noroeste de la isla. Luego, el 17 de julio, con otra unidad, capturó al aviso español "Domingo Aurelio", y días más tarde participó con otros cruceros en la toma de Bahía Nipe y en el hundimiento del crucero español "Jorge Juan".

Después de participar en la campaña contra España, efectuó una travesía por el Caribe y el 15 de febrero de 1899 fue puesto fuera de servicio en los astilleros de la Marina de Boston, hasta que transcurridos 18 meses de inactividad, volvió al servicio el 15 de agosto de 1900, prestando servicios en un crucero de instrucción por el Mediterráneo y el Caribe. Retornó a los Estados Unidos en marzo de 1901.

En 1902 participó nuevamente en un viaje de instrucción, pero esta vez sólo por el Caribe, luego del cual fue sometido a reparaciones por tres meses, e incorporado a la flota de las Indias Orientales en el Caribe. Al siguiente año retornó a los Estados Unidos vía Jamaica y navegó por la costa este, hasta que en diciembre, regresó al Caribe operando por el Golfo de México. Por marzo de 1904 estuvo en las afueras de la isla Española, con el propósito de defender, en caso de ser necesario, las vidas o intereses norteamericanos de la revuelta civil que se producía en aquella isla. Luego de ello, regresó a Newport, tomando parte por cuatro meses en un experimento de telegrafía inalámbrica en las afueras de Nueva Inglaterra. Igualmente, prestó apoyo en las pruebas oficiales de los cruceros "West Virginia", "Colorado" y "Pennsylvania".

Parte del año 1905 lo ocupó surcando nuevamente las aguas del Caribe hasta setiembre, en que fue puesto fuera de servicio activo y asignado como estación flotante en Portsmouth. Allí permaneció como tal y sirvió también como buque prisión hasta la primavera de 1916, en que volvió al servicio activo y navegó hasta Nueva York donde permaneció dos meses, retornando a Portsmouth como buque escuela del Primer Distrito Naval, con reclutas que participarían en la Primera Guerra Mundial.

Con el fin de incorporarlo a la patrulla costera norteamericana, fue devuelto al servicio en marzo de 1919, llegando a la zona del Golfo de México, zona donde navegó hasta fines de octubre. Regresó esta vez a la Base Naval de Charleston, y fue desactivado.

La Marina estadounidense adoptó en 1920 el código alfa-numérico para sus buques, correspondiéndole al "Topeka", el de PG-35 (Patrol Gunboat - Cañonera), más tarde cambiado a IX-35. El 1° de julio de 1922, el "Topeka" fue puesto en venta, pero como no se presentaron compradores, cesó el remate en setiembre. Luego se decidió transferirlo al 4° Distrito Naval, para servir como buque de instrucción de las fuerzas de la Reserva Naval, sirviendo como tal hasta diciembre de 1929, en que se le retiró del servicio definitivamente.

Finalmente, en enero de 1930 fue arriado el pabellón, y en mayo, la Union Ship Building Company de Baltimore compró el casco para desguazarlo.

CONCLUSIONES

En las líneas precedentes hemos tratado de efectuar un mayor acercamiento al tema de las adquisiciones navales durante la Guerra con Chile, que culminaron en la

compra de las cañoneras "Sócrates" y "Diógenes". La razón de la compra de ambos buques se derivó de la imposibilidad de adquirir buques blindados ante la carencia de fondos. Sin pecar de mucho entusiasmo, creemos que el plan elaborado por oficiales de la Armada luego de la pérdida del "Huáscar", fue un plan adecuadamente concebido, y que de haberse logrado tener en nuestras costas al "Sócrates" y al "Diógenes" a tiempo, con la excelente y moderna artillería de retrocarga y gran alcance con la que se les pensaba dotar, con su velocidad superior a la de cualquier nave chilena y con los bravos y capaces marinos peruanos tripulándolas, quizá los resultados no hubieran sido tan catastróficos para nuestra patria. Sin embargo, estas conjeturas pertenecen al terreno de lo que pudo suceder pero lamentablemente no ocurrió. Sin embargo, el esfuerzo desplegado por ciudadanos y marinos durante la guerra para obtener los recursos necesarios para la defensa de nuestro país no debe quedar en el olvido, y la lección deberá estar presente en nuestras mentes siempre: en temas de defensa nacional, la improvisación y descuido a través de la Historia del Perú, solo nos han llevado a la derrota militar.

CRUCERO "LIMA"

Características principales:

Dimensiones		**Casco**
Eslora	77,70 m	Casco y baos de fierro
Manga	10,67 m	Cubierta principal de teca de 3 ½"
Puntal	5,0 m	Cubierta de sollado y toldillas de pino
Calado de Proa	4,20 m	
Calado de Popa	4,80 m	
Largo de la quilla	76,19 m	

Desplazamiento: 1.790 toneladas

Armamento (1889):	**Armamento** (Luego de ser rearmado en 1904)
- Dos cañones Armstrong de retrocarga de 152,4 mm[56]	- Cuatro cañones Vickers de 101,6 mm
- Tres cañones de 47 mm de tiro rápido Maxim-Nordenfeldt	- Ocho cañones Maxim-Nordenfeldt de 47 mm de tiro rápido
- Dos ametralladoras Maxim de 20 mm[57]	- Dos ametralladoras Maxim-Nordenfeldt

Planta de propulsión:

- Dos máquinas horizontales de alta y baja presión compound con condensadores de superficie.
- Cuatro calderas
- Un motor con dínamo para generar energía al proyector.
- Dos hélices

- Velocidad: de diseño 16.2 nudos, normal:	10 nudos
- Potencia nominal de las máquinas:	2.000 hp
- Capacidad de las carboneras:	320 t.
- Consumo diario con andar económico:	22 t. de carbón a 960 hp y 46 r.p.m.,
- Consumo diario a toda fuerza:	35 t. de carbón a 2.000 hp y 70 r.p.m.
- Radio de acción con andar económico:	3.316 millas
- Radio de acción a toda fuerza:	312 millas
Tripulación:	130 hombres

Capacidad de transporte

Infantería	:	1.500 hombres
Caballería	:	500 hombres
Caballos	:	180 hombres

Características del USS "Topeka" (ex-"Callao", ex-"Diógenes")
(originalmente similares a las del "Lima")

Dimensiones			**Armamento**
Eslora	:	79,06 m	- Seis cañones de 76,2 mm
Manga	:	10,67 m	- Seis cañones de 3 lbs
Calado	:	5,91 m	- Dos cañones de 1 lbs, una ametralladora Colt

Desplazamiento : 2.255 t.
Datos de construcción

Nombre	Constructor	Puesta en gradas	Lanzamiento	Incorporación al Perú
Lima (ex Sócrates)	Howaldtswerke, Kiel	julio 1880	diciembre1880	junio 1889

NOTAS

1. Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933**. Ed. Universitaria. 1969. Tomo VIII, p.70.
2. Rodríguez Asti, John. **Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros**. Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000.

   Versión ampliada del discurso leído el 18 de marzo de 2004 en el acto de incorporación al IEHMP.
3. Rodríguez, J.M. **Anales de la Hacienda Pública del Perú**. T.XIV-1880.Lima, 1916, pp.12-15.
4. Idem, p.15.
5. Los integrantes fueron los siguientes: Obispo don Pedro José Tordoya, quien se desempeñó como presidente de la misma, Monseñor José Antonio Roca, Nicolás Rodrigo, Melitón Porras, José Bresani, Manuel Elguera, José Vicente Oyague, José Ignacio Osma, César Canevaro, Dionisio Derteano, José R. Espinoza, Doctor José Jorge Loayza, Aurelio Denegri, Federico Marriot, Doctor Pedro José Calderón, José Lucas Oyague, Bartolomé Figari, Manuel Moscoso Melgar, José Unanue, Bernardo Roca y Boloña, Juan Calderón, Juan Gallagher, Valentín Gil, Manuel O. de Villate y Manuel Candamo.
6. Basadre, op. cit. p. 149.
7. Idem, p. 68.
8. Con el propósito de ampliar la información respecto a este tema, a continuación transcribimos una carta de Juan M. Goyeneche al Ministro peruano en Londres, Sr. Pividal:

   "Legación del Perú
   París, 19 de Setiembre de 1879
   Señor Ministro:
   El señor Villegas, cónsul general de la República en Hamburgo con fecha 16 de setiembre me ha dirigido la siguiente comunicación reservada:
   El señor que trabaja con el señor Kugelman por la adquisición de la "Dinamarca" para nosotros me dice que en una casa de aquí que tiene en cargo de Londres, se ha dirigido a él para ver si puede conseguirse un blindado que no tenga menos de 250 pies de largo y como 45 de ancho, que el

blindaje tenga de 6 ó 9 pulgadas de espesor o que sea del mayor andar posible, no bajando en ningún caso de 14 millas por hora. Dice que el comprador de Londres corre con todas las responsabilidades y ofrece L. 250000.
No se si se querrá este buque para Chile o el Perú; pero de todos modos creo que puede ser útil a usted tener este dato, por lo que tengo el honor de comunicarlo.
La que tengo el honor de transcribir a usted; y aunque presume que el indicado señor Villegas habrá dirigido a usted, igual comunicación he creído sin embargo de mi deber hacerlo, pues el aviso ha partido de Londres y por consiguiente allí será mas fácil hacer las averiguaciones convenientes. Por mi parte practicaré las que sean necesarias en Francia.
Dios guarde a usted.
Juan M. de Goyeneche [firmado]
Señor Ministro Residente del Perú en Londres"

9. Ahumada Moreno. **Recopilación de documentos inéditos de la Guerra del Pacífico**. Tomo IV, p. 41.

10. Basadre, op. cit. p. 69

11. Blest Gana, Alberto (1830-1920). Novelista chileno nacido en Santiago y muerto en París, considerado como el creador de la novela chilena. Inició sus estudios en el Instituto Nacional y más tarde ingresó a la Academia Militar. Con el grado de subteniente fue enviado en 1847 a Francia, donde realizó cursos de ingeniería militar y se recibió como ingeniero topógrafo. De regreso en Chile en 1851, sirvió como profesor de Topografía en la Academia Militar. Entre sus labores administrativas, se desempeñó como jefe de sección del Ministerio de Guerra y Marina y, más tarde, como intendente de la provincia de Colchagua. Su carrera política fue bastante breve: en 1870 fue elegido diputado, honor que mantuvo hasta 1871 cuando fue designado por el gobierno de José Joaquín Pérez ministro plenipotenciario en Washington, hasta 1873. Después, cumpliría igual misión en Londres y en París. En su calidad de diplomático cumplió importantes labores para el gobierno chileno, especialmente durante la guerra con España, en 1865, encargándose de gestionar la adquisición de elementos bélicos para la armada, así como en la Guerra del Pacífico entre 1879 y 1883, logrando la compra de varias naves, pertrechos militares y neutralizando los intentos peruanos para obtener naves y armas. Otra de las facetas que tuvo fue la de escritor, habiendo destacado como novelista, siendo considerado como el fundador de este género literario en Chile.

12. Silva Castro, Raúl. **Alberto Blest Gana**. Ed. Zig-Zag. Santiago, 1955, p. 107.

13. Muñoz Sologuren, Alejandro Guillermo (Lima 1835-Inglaterra 7/3/1883). Hijo del coronel Alejandro G. Muñoz y de doña Paula Sologuren. Fue admitido como guardiamarina en noviembre de 1849, y embarcado en el "Rímac". En diciembre de 1850 pasó a servir en la fragata francesa "Algerie" y en la corbeta "Serieuse", viajando a Oceanía, Brasil y Europa. En 1852 arribó a Londres a completar la dotación de la fragata "Amazonas". Se halló a bordo del "Gamarra" durante la campaña sobre Cobija. 2° comandante del "Ucayali" hasta 1855. Dado de baja después de la batalla de La Palma se dedicó a navegar en buques mercantes, viajando a Inglaterra a bordo de la fragata "Villa de Pisco". A su regreso se unió a la revolución del general Vivanco en 1857. Como comandante del bergantín "Guise" hizo la campaña contra el Ecuador en 1859. Fue también comandante del "Lerzundi", vapor "Callao", "Tumbes" y "Apurímac". Participó en el combate del 2 de mayo en las baterías Santa Rosa y Torre de la Merced. Comandante del "Huáscar" en 1866. En 1872 fue enviado a Inglaterra como jefe de la comisión de construcción de las cañoneras "Pilcomayo" y "Chanchamayo". Permaneció en Europa como cónsul del Perú en el Havre desde 1875 y durante la guerra cumplió diversas comisiones para la adquisición de elementos navales. En 1883 hallándose en Inglaterra, condado de Middlesex, puso fin a su vida en circunstancias desconocidas. Tenía el grado de capitán de navío efectivo desde 1865. Estuvo casado con Manuela Suárez y después con Elizabeth Numil. (Castañeda, Alicia. **Reseñas biográficas de Oficiales de Marina 1500-1930**. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999, pp.134-135).

14. Delboy Méndez Martínez, Ulises. (Cañete 1839-París 1911). Ingresado al Instituto Militar en 1854, se embarcó como guardiamarina a bordo del "Ucayali" el mismo año. Fue parte de la dotación de la "Amazonas" en su viaje de circunnavegación. En 1862 integró la comisión de construcción de vapores para el Amazonas, sirviendo posteriormente en Loreto hasta 1865. Participó en los combates de Abtao y el Callao a bordo de la "América" y del "Loa". De 1872 hasta 1875 estuvo en Macao como cónsul, siendo nombrado luego a la Comisión Naval en Europa con el grado de capitán de navío, tomando parte directa en las gestiones para comprar material y buques durante la Guerra con Chile. (Castañeda, Alicia, op. cit. p. 65).

15. Rosas, Francisco. Médico, higienista, maestro, político y diplomático natural de Sayán, nació en 1827; falleció en altamar (océano Atlántico) en 1900. Estudió medicina en el colegio de la Independencia de 1846 a 1851; obtuvo el título de médico en 1851. Viajó a Europa en 1852 para perfeccionar sus conocimientos médicos. Fue catedrático de fisiología general y humana en 1856, siendo uno de los maestros fundadores de la Facultad de Medicina de Lima; médico del hospital de San Andrés; miembro fundador de la Sociedad de Medicina de Lima, presidente de la Sociedad de Medicina en 1861; miembro fundador del Partido Civil en 1871; ministro de Gobierno de 1872 a 1874, alcalde de Lima en 1875, senador por Ancash en 1876, presidente de la Cámara de Senadores en 1876 y 1879. Viajó a Europa comisionado por el gobierno para el arreglo de la deuda externa y obtener crédito financiero para el país. Fue ministro plenipotenciario en Francia e Inglaterra entre 1882 y 1884, presidente de la Cámara de Senadores de 1886 y 1889; candidato a la presidencia de la república en 1890; senador y presidente del senado en 1891 y 1893; rector de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de 1891 a 1895 y decano de la facultad de Medicina de San Fernando. (Milla Batres, **Diccionario Histórico y Biográfico del Perú**. pp. 100-101).

16. Goyeneche y Barreda, Mariano de. Nacido en Arequipa en 1840, de muy joven pasó a España y estudió en el seminario de Vergara. Volvió al Perú y se incorporó en su ciudad natal a la famosa Academia Lauretana. En 1859 fue elegido diputado por Arequipa; en su tiempo se promulgó la constitución de 1860. Se desempeñó como plenipotenciario del Perú en Francia, y luego en Madrid en donde celebró el tratado de Paz entre el Perú y España. En 1887 fue nombrado representante ante la Santa Sede. (Milla Batres, **Diccionario Histórico y Biográfico del Perú**. p. 257).

17 El texto completo del documento aludido lo transcribimos a continuación:

"Instrucciones a los Comisionados
Especiales Lima, 13 de octubre de 1879
Señor Dr. D. Francisco Rosas y D. Juan M. Goyeneche:
Por la resolución legislativa que en copia acompaño a USS. se ha autorizado ampliamente al Poder Ejecutivo, para hacer los contratos convenientes sobre el guano de la República, a fin de que se pague a nuestros acreedores extranjeros y hacer los arreglos necesarios para conseguir fondos que nos pongan en actitud de conseguir buques y cañoneras blindadas, con que hacer frente a la escuadra chilena, hoy dueña absoluta del mar, por consecuencias de la pérdida de nuestro monitor "Huáscar" en un heroico combate sostenido contra ella.
La realización de este sagrado encargo, que exige grandes esfuerzos y sacrificios, ha demandado a S.E. el Primer Vicepresidente, Encargado del Poder Ejecutivo, larga y detenida meditación para designar las personas que debían llevar sobre sí una misión que importa la salvación del país; y encontrando reunidas en USS, todas las dotes de abnegación, inteligencia, actividad y energía que demanda la realización de tan importante fin, ha quedado satisfecho su patriótica anhelo, nombrando a USS. Comisionados Extraordinarios con tal objeto. Tan alta misión demanda los mayores esfuerzos en orden a ese propósito.
Ante él no es posible detenerse en ningún género de consideraciones que pudieran aplazar ni por un momento la compra de esos elementos que se traducen nada menos que en el triunfo de la causa del Perú, y en la cual está cifrada la suerte futura de sus destinos.
Los blindados y cañoneras, que llegarán siempre a tiempo, remediarán nuestra actual aflictiva

situación, y USS. comprenden la inmensa responsabilidad que el país descargará sobre USS. por cualquier omisión, duda o aplazamiento en satisfacer la legítima exigencia nacional. Por el contrario, la adquisición de ellos realizada en el acto, pondría tal vez al Perú en aptitud de triunfar; y la sagrada e ineludible obligación de salvarlo, cueste lo que cueste no puede en ningún caso traer responsabilidad.

La inmediata venida de esos buques al Pacífico abreviará el término de la guerra, y sin ellos se prolongará, ¡y a cuántos sacrificios quedará sometido el país, a pesar de su fuerza terrestre, con tal prolongación !Toca a USS. y al Segundo Vicepresidente, Don José Francisco Canevaro, salvar estos desastres de la Nación, superando todo obstáculo y allanando cualquier género de dificultades.

Con el objeto de facilitar las operaciones de USS. he conferenciado con los agentes de Dreyfus y Cía., y de la Compañía de Guano Peruano, para que se pongan en comunicación con sus casas en Europa sobre el particular.

A la vez el Gobierno ha autorizado á nuestro Agente Diplomático en Estados Unidos, don Carlos Tracy para que en ese país se busquen con igual empeño buques y cañoneras; pero sin que éste confíe en que los peruanos en Europa deben conseguir a todo trance, ni USS. se atengan a los que pudiera obtener dicho Agente; pues la mayor fuerza que se ponga, facilitará más prontamente el éxito.

En caso de que el mencionado Tracy realice dicha adquisición, se le ha ordenado que gire por su importe contra USS. por telégrafo; y se ordena también, que desde el primer momento se ponga en comunicación con USS. a fin de que procedan de acuerdo.

Por el tenor de la ley que les incluyo, verán USS. que el Gobierno está plenamente autorizado para arreglar a firme. Pero la mente del Congreso es que se garantice el derecho de los tenedores de bonos, haciéndose una operación por la cual se reduzca su deuda si es posible a la mitad del capital y que se venda a firme el guano en los depósitos.

Como se ve lo principal es vender, uniendo la idea de venta a la hipoteca que nuestros acreedores tienen en el guano, para que el pacto adquiera la forma de entrega de una cosa hasta cierto punto ajena. Por eso la ley de autorización emplea la palabra toma a fin de que hechos los pactos, a pesar de los chilenos, hoy dueños del mar de nuestra expuestas guaneras por indefensas, puedan los contratantes, con la voluntad de su Gobierno, y tal vez, con su apoyo, llevar a término el contrato que USS. celebren. Esto sería tal vez, causa de que nuestros acreedores para asegurar sus derechos busquen y obtengan el apoyo de sus respectivos Gobiernos.

Debo insistir una vez más en que USS. se esfuercen en llenar el encargo que se les hace con el íntimo convencimiento y seguridad de que la vehemente y unánime aspiración del país y del Gobierno es ante todo pagar a sus acreedores externos de sus legítimos y sagrados créditos y armarse en defensa de su riqueza, de su territorio y de su autonomía, acometidas tenazmente por enemigos ávidos de fortuna.

No deben USS. vacilar un momento en comenzar con toda decisión estos dos puntos importantes. Ellos han sido el constante deseo del Perú, pero no ha podido realizarlo hasta ahora, por carecer de una ley tan eficaz como era necesario y que acaba de obtener el día de hoy, por cuya causa se ha visto obligado a pasar por la amargura de ver abatido y depreciado su crédito en Europa.

No olviden USS. tampoco que los chilenos trabajan incesantemente estimulando el interés de nuestros acreedores para entrar en arreglos con ellos ofreciéndoles puntualmente al pago de nuestras deudas y conseguir su apoyo con el fin de apoderarse de nuestros depósitos de guano; y que es necesario combatir por todos los medios posibles tan defraudadores intentos.

Para la mejor inteligencia de USS. en el desempeño de su importante cometido, debo manifestarles lo que tuve por conveniente hacer para precipitar el desarrollo de los sucesos y que más pronto se llevará a cabo el objeto que me propuse, con el decidido acuerdo y consentimiento de S.E el Primer Vicepresidente de la República, desde el primer momento en que me hizo el honor de confiarme la cartera de Hacienda. Sacar del guano que nada producía al país, que no daba esperanza de producir cosa alguna, recursos para pagar a nuestros acreedores extranjeros y para poner a la República en pie de guerra.

Para llenar estos dos fines importantísimos del país, y mientras el Congreso discutía la autorización que solicité, me puse en contacto con los representantes de la casa. Dreyfus y de la Peruvian Guano

Company para encaminar más que todo si esas sociedades se hallaban con intención de tratar con el Gobierno.
Y para buscar más probabilidades de buen éxito, me puse en contacto con Mr. Grace que tiene conexiones con la respetable casa Barhing Brothers de Inglaterra, procurando estimularlo a que tomara parte en la negociación.
También he telegrafiado al ministro de la República en Londres, para que promoviera reunión de tenedores europeos que nombren representante legítimo con quien tratar.
Si a esto se agrega la buena voluntad de los tenedores franceses, como lo saben USS. y que no será difícil conseguir la representación de los dos tercios de todos los tenedores en Europa, comprenderán USS. fácilmente, que todos los elementos están y en movimiento, circunstancia que puede favorecer el buen éxito, al que contribuirá, no lo dudo, la expectativa en que se encuentran todos los especuladores del guano.
Tengan USS. presente, muy presente, que en esta suprema prueba de confianza que el Gobierno de la República les dispensa, deben proceder con la mayor abnegación. Que si uno de USS. tiene algún inconveniente personal, o encuentran algún obstáculo debe ceder al otro el paso. El Gobierno estimará ese acto en toda la fuerza de su valor moral. Salvar el país a todo trance, a toda costa, debe ser la única aspiración de USS. Pensar, sentir, obrar, como piensa, siente y obraría la República en masa al frente de su incierto porvenir.
En resumen: las únicas restricciones que el Gobierno hace a USS. en el desempeño de su cometido son las contenidas en la Ley que van a cumplir y las únicas condiciones que la Nación les impone son las de completa abnegación personal, arreglo preferente de nuestra Deuda a los acreedores extranjeros y celeridad y resolución en las operaciones que aseguren los fondos indispensables para la compra de buques blindados, cañoneras y demás elementos de guerra por medio de los mayores anticipos que puedan conseguir.
Es entendido que están USS. autorizados para hacer todos los gastos que demande la ejecución de los poderes con que han sido USS. investidos y para llenar cumplidamente su comisión.
Guíe Dios los actos de USS. para que puedan recibir satisfechos la gratitud de la Patria.
Dios guarde a USS.
(Firmado).-J.F. Pazos, Ministro de Hacienda y Comercio"
En: Rodríguez, J.M. **Anales de la Hacienda Pública del Perú**. Lima, 1916, T, XIV-1880, pp. 22-24.

18. Basadre, op. cit. p. 271. Al momento de redactar el presente trabajo aún no hemos hallado ningún documento en archivos que nos indique con exactitud la fecha en la que se realizó esta reunión, ni quienes participaron en ella, pero hemos de suponer que tal junta debió ser conformada por los oficiales más caracterizados de nuestra Marina.

19. Toribio Sanz había sido nombrado por el Dictador Piérola mediante un Decreto Supremo del 24 de diciembre de 1879 como Agente Financiero del Perú en Europa, reemplazando también a Carlos Pividal como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Gran Bretaña. Por una comunicación suya a quien iba a reemplazar, sabemos que el relevo al parecer se efectuó los primeros días de febrero de 1880. Su nombramiento como agente financiero del Perú, implicó la cancelación de todos los poderes conferidos a todos los comisionados y agentes nombrados anteriormente, asumiendo la tarea que se hallaban desempeñando en Europa el doctor Francisco Rosas y Juan Mariano Goyeneche, a quienes por encargo del Dictador, con fecha 31 de diciembre de 1879 se les comunicó del hecho. Acerca de Sanz, aún no hemos hallado mayor información, y al parecer tenía bastante vinculación con Piérola. Sabemos que en 1870 se había desempeñado como Inspector Fiscal de los yacimientos de guano.

20. En el documento aludido, se le indicaba también que "El Señor Secretario de Hacienda tiene orden de proporcionar oportunamente a Ud. los fondos necesarios para el pago de los dividendos de la suma en que se estipule el valor de dichas cañoneras. Conviene también que se ponga Ud. en contacto con D. Julio Pflucker y Rico, quien como Ud. no debe ignorar, tiene en Europa, una comisión análoga a la de Ud. de carácter particular y fuera de la acción del Gobierno a fin de prestarle auxiliar para el mejor éxito de la adquisición de los elementos navales que con tanta

urgencia reclama el estado actual de la guerra con Chile y de los que una parte ha sido confiada por el pueblo con sus erogaciones voluntarias a dicho ciudadano. Es esto tanto más necesario, cuanto que desde luego la acción del comisionado popular, no podía nunca extenderse sino a la adquisición, teniendo forzosamente el Gobierno que ocuparse enseguida de los medios de hacerlo salir de Europa".

21. Carta de fecha 21 de enero 1880 del secretario de Marina Manuel Villar a Julio Pflucker. **Archivo Piérola**, Biblioteca Nacional del Perú. Caja N° 30.

22. Sobre los detalles de las gestiones realizadas para la construcción de las cañoneras, para esta parte de nuestro relato hemos obtenido información relativa al tema de la correspondencia existente en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, de una extensa carta publicada en el diario **El Comercio** en su edición del lunes 5 de mayo de 1884, suscrita por el señor Alfred Lacour y fechada el 13 de marzo del mismo año en París, que narra en detalle la actuación de Julio Pflucker y Rico, así como documentos provenientes de otras fuentes peruanas y chilenas.

23. Pflucker y Rico, Julio. Nació el 28 de Julio de 1841. Educado en Francia e Inglaterra especializándose en minería. A los 19 años (1860) regresó al Perú. Se casó el 3 de agosto de 1872 con su prima hermana Hortensia Pflucker Tarazona, la Granny, nacida hacia 1843 e hija del Dr. Julio Pflucker Schmiedel y de doña María Tarazona. Vivieron en Chorrillos. Don Julio falleció en Londres en 9 de enero de 1891, y sus restos descansan en Breslau. Fue diputado llegando a ocupar la vice-presidencia de su cámara (1878). Su esposa, la Granny falleció el 9 de enero de 1944. (Pflucker Rachitoff, Juan M. **Los hermanos Pflucker y Schmiedel y sus descendientes**). Inédito. (Lima, 1996. p. 17).

24. Lacour-Alfred. "Sección cartas al Director". En: **El Comercio**, ed. del lunes 5 de mayo de 1884.

25. Idem.

26. La versión que consignamos es la registrada por Lacour en su citada carta aparecida en **El Comercio**. Estimamos que este viaje se realizó entre febrero y marzo de 1880, teniendo en consideración -como se verá más adelante- que esta gestión fue conocida por la diplomacia chilena de acuerdo a lo informado por el ministro chileno en París, cosa que ocurrió en abril de aquel año.

27. Hobbart Hampden, Augustus Charles, conocido en Turquía como Hobbart Bajá, era un marino inglés que llegó a ser Almirante en la Armada de aquel país. Se había retirado del servicio activo en marzo de 1863 con el grado de capitán de navío y fue contratado por el Sultán en 1867 para comandar la flota turca con el grado de Almirante. Debido a su participación en debelar la insurrección griega le fue otorgado el título de Pashá. Posteriormente en 1877 al mando de la flota otomana, enfrentó con éxito a las fuerzas rusas durante la guerra Ruso-Turca. En 1881 le fue otorgado el título de Mariscal o Mushin en reconocimiento a sus servicios distinguidos. Su muerte se produjo en Milán en junio de 1886.

28. Silva, Raúl, op. cit. p. 104.

29. A manera de complementar lo ocurrido en Turquía, transcribimos parte de la información consignada en la biografía del capitán de navío Luis Lynch en la página Web de la Armada de Chile (en: www.armada.cl).
"Por un corresponsal en Constantinopla, hoy Estambul, Turquía, Blest Gana detecta que Perú intenta reemplazar al monitor "Huáscar", capturado por Chile en la Batalla Naval de Angamos, el 08 de octubre de 1879, por el acorazado turco "Fethi-Bulend" de 2.500 toneladas, cañones de 9 pulgadas, doble hélice y 13 nudos de velocidad, que el sultán había decidido vender para financiar las deudas contraídas. Los agentes peruanos hablan con el banquero griego Jafiri para que convenza al sultán de vender el acorazado a Japón a través de un "representante del imperio nipón", por un precio de 250.000 libras esterlinas.
Lynch llega a Constantinopla y ayudado por el Comandante en Jefe de la flota turca, Almirante

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

30. Sobre la participación del comandante Muñoz, hemos hallado una contradicción respecto a la fecha en que Pflucker tomó conocimiento de que el citado marino había sido nombrado para tal propósito. Por un lado, conocemos el documento, y por otro, en la versión de Lacour, se indica que en marzo de 1880, recién se le comunicó su incorporación a la comisión de adquisición. Aunque esto no altera los acontecimientos, le daremos más credibilidad a la versión oficial.

31. Respecto a la clasificación de la época, un crucero podía ser un buque mercante artillado con características suficientes para efectuar navegaciones largas, y que poseyera gran velocidad, para ser empleados en atacar el comercio marítimo enemigo. Se daba el caso también de buques de guerra que poseían las características enunciadas, fuesen clasificados también como cruceros, como por ejemplo cierta clase de cañoneras.

32. Aunque al momento de escribir el presente trabajo no hemos hallado ningún documento que nos indique de qué astillero se trataba, por un plano de las cañoneras que finalmente serían construidas en un astillero alemán que hemos hallado en el Archivo del Ministerio de RR. EE. que lleva escrito el nombre "Samuda Brothers", podríamos suponer que el citado astillero inglés, al que el Gobierno peruano le había ordenado la construcción de buques de guerra y mercantes, fue el responsable del diseño de las naves en cuestión.

33. El origen de este astillero se remonta al año 1851, cuando fue fundado en Kiel por Georg Howaldt. Hasta la actualidad ha construido todo tipo de buques mercantes y de guerra, especializándose principalmente en la construcción de submarinos, durante la 1° y 2° Guerras Mundiales, y en los últimos años en consorcio con la firma alemana IKL se ha constituido como el principal constructor de submarinos convencionales en el mundo, entre ellos los seis submarinos peruanos del tipo 209.

34. Como se deseaba que ambas naves no aparentaran ser buques de guerra, su diseño en lo referente a la apariencia exterior, era similar a la de los buques mercantes de la época.
El casco era de hierro y subdividido en compartimentos estancos, con una eslora de 76,2 m, una manga de 10,67 m., puntal de 6,40 m. y el calado a plena carga debía ser de 4,57 m. El desplazamiento era de 1.000 toneladas.
El entrepuente, ubicado en la sección central del buque era de fierro forrado en madera; los castillos de proa y popa así como toda la cubierta principal estaba hecha de madera teca.
Interiormente poseían dos cámaras independientes: una para el comandante, situada hacia popa y la otra delante de ellas, para los oficiales con sus respectivos camarotes adyacentes, los mismos que contaban con armarios, lavatorios, lámparas, botiquines y otros accesorios.
También existía otra cámara y camarotes para los maquinistas, y en proa varios sollados con coys para la tripulación.
Al estar preparados para transportar tropas y guarnición, se hallaban dotados de los espacios requeridos a fin de alojar al personal para tal propósito.
La propulsión estaba dada por dos máquinas horizontales de 1.000 H.P. independientes entre sí, pero que a través de un sistema de engranajes movían al buque con un solo eje, habiéndose estipulado un andar de 15 nudos en altamar. El consumo de carbón se estimaba debía ser de 42 toneladas en 24 horas.
En adición a los equipos y accesorios empleados en buques mercantes, poseían una lancha a vapor; el sistema de gobierno para el timón era facilitado por un equipo a vapor; y contaban con un equipo para destilar agua así como un dinamo para generar luz eléctrica.
De manera acertada, fue estipulado en el contrato que "los demás detalles y pormenores debían hacerse conforme a las indicaciones del comandante Muñoz, quien estaba facultado a ello", garantizándose la cantidad de la obra.

35. Howaldtswerke. **25 Jahre an der swentine und der Kieler Fohrde 1876-1901.** Kiel, 1901, p. 2.

36. AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C. Comisión especial Pflucker asunto construcción vapores "Diógenes" y "Sócrates". 1884. Comunicaciones reservadas referente a adquisición de buques. Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker de fecha 3 de agosto 1880, ff. 9-10

37. Delgado, Luis H. **Guerra entre el Perú y Chile-1879 de la historia del General Mariano Ignacio Prado**. Ariel editores, 3ª ed. Lima, 1957, p. 94.

38. Toda la documentación que hasta el 1° de setiembre obraba en poder de Julio Pflucker, le fue remitida a Toribio Sanz el 4 de setiembre de 1880, y este último acusó recibo de la misma a través de una carta fechada dos días después.

39. AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C... Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker y Rico de fecha 4 setiembre 1880, f.12.

40. Idem, ff. 19-20.

41. Alzamora, Ruperto. (Lima?-1896). Ingresó como guardiamarina al Colegio Naval Militar en 1849, en donde permaneció hasta 1851, siendo embarcado en la fragata francesa "Algerie". Posteriormente en Londres formó parte de la primera dotación de la fragata "Amazonas". En la que tomó parte en el viaje de circunnavegación de la citada nave. Sirvió luego en varias unidades, participando en el conflicto con el Ecuador y la Guerra contra España. Fue enviado a Inglaterra en donde se hizo cargo de la cañonera "Chanchamayo" en 1875. A fines del mismo año fue nombrado cónsul en Dunkerque y después agregado naval a la delegación peruana en Londres hasta junio de 1885, cuando se hizo cargo del crucero "Lima" (ex "Sócrates"). (Castañeda, Alicia. op. cit..., pp.17-18).

42 AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C... Ff. 29-30.

43 "...en 1879, y como reacción a la exitosa campaña del " Huáscar" contra nuestras líneas costeras, apoyándose en su mayor velocidad, se había mandado a construir en Gran Bretaña un crucero de 1350 toneladas y 16,5 nudos de velocidad, denominándolo "Arturo Prat". El buque fue lanzado en 1881 pero fue retenido por el Gobierno Británico. Por otra parte, estando ya terminado se encontró que su velocidad era de solo 13,5 nudos en vez de los 16.5 esperados y que su diseño era desequilibrado, con dos cañones de 10", 4 de 4,7" y sin ninguna coraza de protección.
En las nuevas circunstancias que se vivían se llegó a la conclusión que lo más conveniente era venderlo, lo que se llevó a cabo transfiriéndolo a Japón, el que lo incorporó a su lista naval bajo el nombre de "Tsukushi", nombre con el que participaría en la Batalla de Tsushima". Thauby García, Fernando. "Guerra Ruso - Japonesa, 1904 y 1905 Batalla de Tsushima". En: **Revista de Marina, Armada de Chile.** ed. julio-agosto 1991, pp. 8-9.

44 AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C. Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker y Rico de fecha 22 enero 1881, ff. 47-49.

45 A continuación reproducimos el breve historial del "Arturo Prat" tal como lo consigna la Armada chilena en su página Web en Internet:
Crucero "Arturo Prat"
Mandado construir en Inglaterra en 1879. Su quilla se puso el 2 de octubre de 1879 y fue lanzado al agua el 11 de agosto de 1880 en los astilleros Armstrong, Elswick, Inglaterra. Estuvo retenido en astilleros ingleses.
Su diseño es de Sir Edward Reed y es una transición entre el cañonero concebido por George Rendel y el crucero protegido, cuyo prototipo fue el crucero "Esmeralda". Tenía máquinas recíprocas y dos ejes. Capacidad de carboneras 300 toneladas. Dotación 186 hombres. Similar a los cruceros chinos del tipo "Tchao Yung". Se izó el pabellón nacional en junio de 1883.
Debido al término de la guerra con Perú y que sus características no satisficieron las especificaciones contratadas, se prefirió venderlo al Japón en 80.000 libras esterlinas en 1885.
No llegó nunca a Chile. Japón lo denominó "Tsukushi".

Características principales: Desplazamiento: 1.380 tons. Armamento: 2 cañones de 10"; 4 cañones de 4.7"; 2 cañones de 9 lbs. ; 4-1" ametralladoras Hotchkiss.; 2 tubos lanzatorpedos 18" Whitehead Luppis. Potencia de Maquinaria: 2.887 IHP. Velocidad Máxima: 16.5 nudos; Eslora 210 pies; Manga 31 pies 9 pulgadas.; Puntal 14 pies.
AMRREE. Ídem, ff. 48-49.

47. Ibidem, Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker del 16 de febrero 1881, f. 57.

48. Lamentablemente Lacour no menciona de qué país se trata y en la casi nula documentación de la época no hay mayores referencias a este episodio.

49. Este oficial era el capitán de navío Luis Lynch, quien desde 1880 había sido enviado a Europa para contrarrestar todos los intentos peruanos por adquirir buques de guerra. Para mayores detalles véase la "Memoria que el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile presenta al Congreso Nacional de 1881" en Ahumada Moreno, **Colección de Documentos**..., Tomo VI, pp. 265-270.

50. Ministerio de Guerra y Marina. **Informe del Coronel Belisario Suárez, Ministro de Guerra y Marina al Congreso**. Arequipa, 30 de Abril 1883.

51. Ministerio de Guerra y Marina. **Informe del coronel Juan Martín Echenique, Ministro de Guerra y Marina al Congreso** de 1885. Imprenta del Estado. Lima, 1885.

52. De acuerdo a lo consignado por Manuel I. Vegas en su **Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924**, el "Lima" tenía al ser concluido aparejo completo de bergantín, como se aprecia en la foto en la que se halla abarloado a su gemelo en Kiel.

53. La significación que tuvo aquel acontecimiento ha quedado perennizado en un vals criollo anónimo, conocido con el nombre de "Las Cautivas".

54. Con el D.S. Nro. 2 de fecha 19 febrero 1940, el "Lima" "Dejaba de pertenecer al número de las unidades de la Marina de Guerra del Perú, debiendo procederse a su venta".

55. Dorwart, Jeffery. A Mongrel Fleet: America buys a Fleet to fight Spain, 1898. En **Warship International**. p. 133.

56. Estos cañones se hallaban en los reductos en la parte central hacia ambas bandas y montados sobre cureñas Vavasseur.

57. Completaban el armamento las siguientes armas menores:
50 rifles Martini Henry con sable y bayoneta,
50 revólveres Adams,
24 hachuelas,
24 chuzos,
50 Sables de abordaje.

BIBLIOGRAFÍA

Libros y Revistas

- Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia. Valparaíso.Imprenta i librería Americana,1885.
- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú 1822-1933**. Ed. Universitaria. Lima, 1969.
- Benites, Juan. Cincuenta años después. En: **Revista de Marina**, julio - agosto 1962, pp. 523-527.
- Conway Maritime. **All the World's Fighting Ships 1860-1906**. U.S. Naval Institute Press. Annapolis. 1980.

- Delgado, Luis H. **Guerra entre el Perú y Chile-1879 de la historia del General Mariano IgnacioPrado**. Ariel editores, 3ª ed. Lima, 1957.
- Ghisolfo Araya, Francisco. Situación estratégica naval. En: **El Poder Naval Chileno**. T. II. **Revista de Marina**. Valparaíso, Chile 1985.
- Howaldtswerke. **25 Jahre an der swentine und der Kieler Fohred 1876 1901**. Kiel, 1901.
- King, J.W. **The Warships and Navies of the World, 1880**. U.S. Naval Institute Press, Annapolis, 1982.
- Lambert, A. (editor). Steam, **Steel and Shellfire. Conway Maritime's History of the Ship**. Conway Maritime Press.
- Melo, Rosendo. **Historia de la Marina del Perú**. Tomo I. Museo Naval del Perú. Biblioteca del Oficial, Vol. 1980.
- Palacios, Raúl. **Historia Marítima del Perú, La República 1884-1906**. Tomo XII, Vol. I. Ed. Monterrico S.A. Lima, 1990.
- Paz Soldán Mariano Felipe. **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia**. 3 tomos Ed. Milla Batres. Lima, 1979.
- Pflucker Rachitoff, Juan M. **Los hermanos Pflucker y Schmiedel (y sus descendientes)**. Inédito. Lima, 1996.
- Rodríguez, John. "El crucero Lima". Embrión de nuestra Marina. En **Revista de Marina**, ed. set. - oct. 1983. pp.
- Rodríguez, J.M. **Anales de la Hacienda Pública del Perú**. T. XIV-1880. Lima, 1916.
- Salmón de la Jara, Federico. "El viaje sin retorno". En: **Revista de Marina**, ed. jul.- set. 1996. pp. 9-20.
- Scheina, Robert L. **Iberoamérica: Una Historia Naval 1810-1987**. Editorial San Martín. Madrid, 1987, 1° ed.
- Silva Castro, Raúl. **Alberto Blest Gana**. Ed. Zig-Zag. Santiago, 1955.
- Vegas, Manuel I. **Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924**. Museo Naval del Perú. Biblioteca del Oficial, Vol. IV, 1978.

Publicaciones Periódicas

- Diario **El Comercio**, Lima. Años 1879, 1884, 1885, 1886, 1887, 1889.

Fuentes Documentales Publicadas

Ministerio de Guerra y Marina

- Informe del Coronel Belisario Suárez, Ministro de Guerra y Marina al Congreso. Arequipa, 30 de abril 1883.
- Informe del Coronel Juan Martín Echenique, Ministro de Guerra y Marina al Congreso de 1885. Lima, 1885.
- Memoria que el Ministro de Guerra y Marina Dr. Arturo Rubio presenta al Congreso Ordinario. Lima, 1886.
- Memoria del Ramo de Guerra presentada a la legislatura Ordinaria por el Ministro de Guerra y Marina. Imprenta de la Merced de Peter Bacigalupi y Ca. Lima, 1887.
- Memoria que presenta al Congreso Ordinario del Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. Centro Militar del Perú. Lima, 1889.

Archivo Histórico de Marina-Perú

Serie Comisiones, sub-serie Comisión Naval en Europa

Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores- Perú (AMRREE)

Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra

Legajo 5-17-C

Comisión especial Pflucker asunto construcción vapores "Diógenes" y "Sócrates", 1884

- Comunicaciones reservadas referente a adquisición de buques (Toribio Sanz) 191 folios
- Contratos sobre construcción de buques

Asunto de los vapores "Diógenes" y "Sócrates", 1884

- Fallo arbitral en dos partidas de cargos contra los vapores "Diógenes" y "Sócrates" objetadas por el Ministro del Perú en la Gran Bretaña Aurelio García y García.
- Planos (02)

Biblioteca Nacional del Perú-Sala de Investigaciones

Archivo Piérola

- Correspondencia. Cajas N° 27 y N° 30

Public Record Office Gran Bretaña

Serie Foreign Office

FO 16 232 X/L 01176 Documentos y correspondencia relativa a los buques "Sócrates" *y* "Diógenes". Copia existente en la colección documental del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

National Maritime Museum Gran Bretaña

A FN/5 Serie NonEuropean Unarmed Ships (Documentos microfilmados)

Folios 175 200 - Copia existente en la colección documental del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Discurso de recepción del Doctor Héctor López Martínez

Con profunda satisfacción, y estas no son palabras que dicta el protocolo sino que surgen desde la amistad y el afecto, doy la bienvenida en nuestro Instituto al nuevo Miembro de Número, Capitán de Fragata John Rodríguez Asti, joven oficial superior en cuya persona se han conjugado firme y exitosamente su vocación naval y también la de historiador, que por cierto se complementan, y ya han fructificado en importantes libros y artículos con los que el comandante Rodríguez Asti viene elaborando una erudita, interesante y copiosa bibliografía donde destaca su excelente libro **Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884. Cruceros**, bellamente impreso, y también **"Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú y Marina de Guerra del Perú**, muy útiles y didácticos volúmenes de los cuales es coautor.

Los artículos del comandante Rodríguez sobre tema naval son innumerables y tocan los más diversos asuntos. Ellos, al igual que sus libros, se sustentan en intensas investigaciones en muchos repositorios públicos y privados. Así, pues, al interés de la temática se une el conocimiento de nuevos y esclarecedores datos que despiertan la inquietud de los historiadores y abren nuevas rutas para futuros e importantes trabajos.

Gracias a la muy acertada decisión del comando institucional, el comandante Rodríguez Asti es uno de los oficiales que viene culminando sus estudios de Historia en la Pontificia Universidad Católica. Estamos, pues, ante un intelectual distinguido que tiene el valor añadido, si se me permite la expresión, de ser un magnífico oficial de Marina que lleva con honor y prestancia el uniforme del Almirante Miguel Grau. Ojalá que el comandante Rodríguez Asti pueda culminar sus estudios de Historia obteniendo el doctorado en alguna prestigiosa universidad del Viejo Mundo. El bagaje de conocimientos allí adquiridos podría aprovecharse a plenitud dentro de la institución naval, en este Instituto o en otros ámbitos académicos, pues el comandante Rodríguez ha demostrado, en reiteradas oportunidades, que tiene relevantes dotes para la enseñanza.

Pocas veces he visto, y de ello soy testigo, una capacidad de entrega y trabajo como la que pone el comandante Rodríguez Asti en todas y cada una de las tareas que le encomienda su institución. Así, por ejemplo, en la **Revista de Marina** no solo es autor de enjundiosos artículos sino que solicita y revisa el material de cada número, dispone la traducción al castellano de material que lo amerita, busca ilustraciones, distribuye la publicidad, etc. Para decirlo en una palabra, es un editor que en nada tiene que envidiar a quienes desempeñan esa labor en cualquier medio escrito del país.

Ahora, en una de sus facetas sobresalientes, la académica, el comandante John Rodríguez nos ha hecho conocer un avance en sus investigaciones sobre la adquisición de dos buques durante los durísimos años de la guerra con Chile. Yo quiero rescatar algunos puntos que, a pesar del transcurso del tiempo, no pierden vigencia. El primero es la importancia de tener siempre una escuadra disuasiva que no esté largamente superada por la que pueda tener algún otro país de la región. Precisamente cuando tiene lugar la contienda con Chile, a fines de la década de los años setenta del siglo XIX, se estaban produciendo avances sustanciales en el blindaje de los buques de guerra, en el uso de la doble hélice, la artillería naval había cobrado mayor alcance y capacidad destructiva y los torpedos se perfeccionaban rápidamente, además del empleo de luz eléctrica a bordo. Hoy ocurre lo mismo; la tecnología avanza a ritmo vertiginoso y es necesario que nuestros oficiales, y todo nuestro personal naval, mantengan una actitud alerta y abierta para no quedar rezagados en este ámbito fundamental, absolutamente trascendental. En los años de mi juventud se valoraba mucho la experiencia, que no pocas veces se convertía en rutina. Hoy la experiencia sigue teniendo importancia, pero es un eslabón al que se añaden rápidamente muchos otros cada vez más sofisticados.

En segundo término, emociona recordar el noble gesto de nuestros antepasados, de Lima y de otros puntos del país, que no dudaron un instante en colaborar con dinero u objetos de valor material o afectivo para la compra de los buques que necesitaba la patria. Esa unión entre nuestra Marina de Guerra y la civilidad siempre ha sido estrecha y sincera. ¡Cuántas historias he tenido el agrado de escuchar de labios de viejos marinos cuando relataban su arribo a los puertos de nuestro litoral y eran recibidos por la población con el cariño y la confianza del familiar o del amigo! Esa unión hay que cultivarla, hay que mantenerla siempre. Nuestro más alto héroe, el glorioso Caballero de los Mares, era, al mismo tiempo, un extraordinario marino y un cumplido ciudadano que brillaba por sus virtudes navales y civiles. Era incomparable en el puente de mando de su buque, en una recepción social, en las tertulias del Club Nacional o del Club de la Unión, en la Cámara de Diputados, en torno de una mesa de rocambor o en el tibio ambiente del hogar como esposo y padre ejemplar. Por eso es absurdo hablar de la sociedad civil diferenciándola de los hombres y mujeres que visten un uniforme que les entrega la nación. Todos somos peruanos y ese común denominador no puede tener distingos arteros, engañosos.

En tercer lugar, el comandante Rodríguez nos ha narrado las vicisitudes que sufrieron los encargados de la adquisición de los buques "Sócrates" y "Diógenes" en Europa. Eran, sin duda alguna, hombres dignos, patriotas cabales, pero tenían que enfrentar a un diplomático consumado, el representante de Chile en Francia e Inglaterra, Alberto Blest Gana, quien con los contactos adquiridos en los círculos más altos del poder, con abundancia de medios económicos y una clara inteligencia, puso insalvables escollos a las gestiones de nuestros representantes. Precisamente ahora, cuando existe un contencioso con un país vecino, nuestra diplomacia y nuestra Marina de Guerra deben actuar de consuno, estrechamente unidas, para cautelar del modo más eficiente los sagrados e inalienables intereses del Perú y cada centímetro del "Mar de Grau".

Creo que esta es una buena ocasión para felicitar a la superioridad naval que desde hace unos años propicia y apoya, como ya dije, que oficiales de Marina se conviertan en historiadores. Dentro de la reforma de nuestras Fuerzas Armadas se ha decidido que oficiales de las diversas instituciones castrenses y la Policía Nacional concurran a las universidades y sigan carreras que pueden ser afines o necesarias a su vocación primigenia. Tal vez la Historia no se considere fundamental y si así fuera se cometería un error vitando. El cimiento de nuestras Fuerzas Armadas es la tradición, entendida en su mejor y más altruista sentido. Gracias a la tradición se forma la mística, ese sentimiento difícil de describir pero que late en el corazón de quien ha elegido servir a la patria e incluso dar la vida por ella. Decía José de la Riva -Agüero, con la rotundidad que lo caracterizaba: "La patria es una creación histórica. Supone no solo la cooperación de todos los contemporáneos, sino la mancomunidad de todas las generaciones sucesivas. Vive de dos cultos igualmente sagrados, el del recuerdo y el de la esperanza, el de los muertos y del ideal proyectado en lo venidero. Estas

dos fases de la idea de patria están indisolublemente unidas, y es cada una de ellas condición recíproca de la otra". Para decirlo en lenguaje coloquial: no se puede querer aquello que no se conoce a fondo, desde sus raíces, con sus luces y sombras. Es por ello que ha sido una excelente decisión intensificar la enseñanza de la Historia del Perú en la Escuela Naval y es deber de nuestro Instituto contribuir a exaltar, por todos los medios, la historia marítima y naval peruana, tan rica e ilustrativa, tan llena de valores morales realmente admirables.

El discurso que acabamos de escuchar, en su fondo y forma, pulcramente cincelado por el comandante John Rodríguez Asti, nos dice claramente que no se trata de una esperanza que se integra en la comunidad de historiadores de esta casa, sino que estamos ante una sólida e impecable realidad. Los que pertenecemos a viejas generaciones de historiadores no podemos sino sentir júbilo y esperanza ante la consolidación académica de una persona laboriosa, inteligente, tenaz, como el capitán de fragata John Rodríguez. A sus atributos intelectuales y profesionales, el comandante Rodríguez une también calidad humana y caballerosidad que lo enaltecen.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se honra, por mi modesto intermedio, al incorporar como Miembro de Número al comandante Rodríguez Asti. El pertenece a una clase de hombres que hace muchos siglos el elocuente y agudo Cicerón definió con estas sabias palabras: "Historiador es el que no se atreve a decir una mentira, ni deja de manifestar una verdad".

Ensayo sobre el Mar. Motivaciones-conciencia-políticas *

CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

I. PRÓLOGO

Entrado el siglo XXI, no obstante tantos impedimentos evidentes y variados, existe una marcada aceleración de esfuerzos que realizan las naciones y sus instituciones en general por alcanzar entendimientos alrededor de temas que han venido afectando sus respectivos futuros.

En este empeño, puede discernirse el impulso orientado al pensamiento y ejecución de proyectos de alcance unilateral, bilateral y multilaterales dentro de concepciones locales, regionales, nacionales, continentales y mundiales en la búsqueda del bienestar y felicidad de los pueblos y cuya realización se manifiesta en propósitos de acercamientos y competencia a coaliciones de poder, de mercado y de posibilidades intelectuales, tanto entre los más prósperos como con los menos desarrollados y entre estos, mostrando cada agrupación sus intereses con oportunidades propias disponibles y acercamientos equilibrantes y compensatorios.

Es así como también, en esta dirección, orientan su presencia los organismos e instituciones en el Perú, sobre todo las que albergan visión histórica, geográfica, física, humana y ambiental hacia el futuro alrededor de conocimientos y usos de la ciencia y tecnología que promueven y apoyan a la comunidad económica, política y social en su contribución a los procesos de construcción equilibrada ética y moral del bienestar y felicidad con seguridad, sobre los vacíos en la interrelación de la población con sus espacios físicos de tierra, mar y aire aun evidentes.

---

* Versión ampliada del discurso de incorporación leído en el acto académico del 16 de setiembre de 2004.

Precisamente, del siglo pasado, han quedado pruebas recientes de acontecimientos de carácter global que, involucrando amplias gamas de organizaciones de los gobiernos y de otras entidades diversas, siguieron estelas del avance científico y tecnológico y al mismo tiempo, abrieron vías para la búsqueda de valores, ideas y medidas prácticas hacia un desarrollo de mayores equilibrios.

Algunos de estos acontecimientos se muestran en el cuadro siguiente:

Año	Evento	Ciudad	País
1982	La Convención del Mar	Montego Bay	Jamaica
1992	Cumbre Mundial del Ambiente	Río de Janeiro	Brasil
1993	Conferencia Mundial de Derechos Humanos	Viena	Austria
1994	Conferencia Internacional sobre Población y Desarrollo	El Cairo	Egipto
1996	Cumbre Mundial para el Desarrollo Social	Copenhague	Dinamarca
1996	Conferencia Mundial de la Mujer	Beijín	China
2002	Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible	Johannesburgo	Sudáfrica

No obstante ello y el hecho de apreciar que los ideales de paz y mejores entendimientos están adquiriendo forma y sustancia, al mismo tiempo aparecen nuevos conflictos por supervivencia económica, por establecimiento de hegemonías y globalización política, social, religiosa, etc., incluso con estrategias que ponen en evidencia enfrentamientos que abren más las brechas entre el adelanto y el atraso y de la riqueza con la pobreza. Tanto es así que brota un impredecible terrorismo radicalmente dogmático, que pone en discusión derechos del ser humano con enfoques más profundos de causa-efecto frente a su propia seguridad.

No cabe duda, que hasta nuestros tiempos, la historia ha conocido principalmente la experiencia de tribus, culturas, clases, naciones, etc. pero más con la aparición de la globalización casi al final del siglo anterior, se enfatizó el reconocimiento de la interdependencia más grande y estrecha como la más conveniente.

Es así como, el largo camino y lento proceso civilizador del carácter humano ha seguido un desarrollo esporádico, desigual y manifiestamente injusto en cuanto a las ventajas materiales que se ha podido o tal vez querido dispensar. Por ello, el ser humano en general, dotado de la rica diversidad genética y cultural que ha ido evolucionando durante épocas pasadas, hoy enfrenta el reto de aprovechar su herencia a fin de asumir, consciente y sistemáticamente la responsabilidad de forjar su futuro, dentro de esquemas que se vislumbran en el horizonte disponible y manejable, cada vez más complejo.

Entonces, resulta ahora poco realista imaginar que la visión de un modelo de desarrollo sostenible y próspero pueda ejecutarse sin haber realizado, al mismo tiempo, una profunda revisión de las actitudes y supuestos sobre las que están basadas las actuales formas de abordar el desarrollo político, social, económico y tecnológico, sobre todo en términos de intervinculación.

Creemos de que dos son las vías de discusión abiertas a todos estos temas teóricos o prácticos que involucran la exploración para una mejor argumentación de la estrategia de desarrollo y defensa integral y global. La primera se refiere a las creencias dominantes sobre la naturaleza y los fines del proceso de desarrollo y defensa; la segunda, a los papeles que en cada uno tienen asignados sus diferentes protagonistas.

Los supuestos que hoy conforman la mayor parte del desarrollo y su protección al parangón de obstáculos y oposiciones que se vienen ejecutando son esencialmente efectistas, elitistas y a la vez materialistas. En otras palabras, el propósito del desarrollo se define como el cultivo eficaz y generalizado en toda la sociedad, de medios de prosperidad tecnológica y material que, tras un proceso de aciertos y errores, se establecen y marcan las características políticas, económicas, sociales, reales y potenciales de áreas, zonas, regiones geográficas dentro de cada nación y entre ellas y su protección eficaz actúa estratégicamente en apoyo de su trascendencia.

En el discurso sobre desarrollo y defensa van produciéndose modificaciones que atienden diferencias culturales y de sistemas de aplicación política y que responden a los alarmantes peligros de la intervinculación diferencial y de la degradación medio ambiental. Sin embargo, los supuestos elitistas y precariamente humanistas en que se basan siguen sin ser cuestionados en esencia.

Ahora, ya en el siglo XXI, no es posible sostener la creencia de que el abordaje del desarrollo económico y social de concepción elitista y materialista sea capaz de satisfacer las necesidades del ser humano y las buenas relaciones entre países. Los pronósticos optimistas sobre los cambios ofrecidos se han desvanecido completamente, incrementándose el abismo que separa los niveles de vida de una minoría hegemónica, pequeña y relativamente decreciente de afortunados y la pobreza que experimenta la inmensa mayoría de las poblaciones del mundo, entre ellos el Perú.

Esta crisis económica sin precedentes, sumada al quebranto social que la misma viene engendrando, refleja que la concepción del bienestar y prosperidad que se busca puede estar profundamente equivocada. Por ello, los niveles de respuesta evocados en las naciones y sus pueblos, sobre todo a los "en vías de desarrollo", por los incentivos del orden predominante, no solo son inadecuados, sino que parecen ser casi irrelevantes, frente a los acontecimientos que están sucediendo por todo el mundo.

Entonces se está haciendo cada vez más evidente la necesidad de que el desarrollo de la sociedad encuentre un propósito más allá de un mejoramiento de las condiciones de intercambio de materiales, porque de no ser así fracasará, aún en la consecución de sus propias metas. Dicho propósito debe buscarse en dimensiones

psico-sociales de voluntad política con ética e idoneidad para el bienestar, donde se refleje el énfasis sobre los intereses y aspiraciones propios y vinculatorios trascendentes, en las motivaciones que trasciendan el paisaje económico siempre cambiante, y en la división impuesta de sociedades "desarrolladas" y "en desarrollo" establecida por diferencias económicas, culturales, tecnológicas, geográficas, marítimas, etc. a través del tiempo.

II. INTRODUCCIÓN

Constituye un incentivo, a la vez que obligación, lograr el interés por la Historia y Geografía, por lo menos, de los profesionales en general, para darnos real cuenta de la marcha de nuestra nación hacia la modernidad.

Los hombres primitivos han sido probablemente los únicos que no tuvieron conciencia de historia, pues casi siempre estuvieron agobiados totalmente por los efectos de los fenómenos naturales. Con el transcurso de los tiempos empezaron a ir controlándolos de acuerdo con sus instintos de conservación y la acumulación y transmisión de conocimientos y niveles culturales existentes.

El interés por el hombre del pasado con el uso de su hábitat y el necesario abastecimiento preparando el futuro son tal vez las diferencias esenciales entre el hombre prehistórico y el ser humano actualizado en lo que concierne a las fuerzas de la naturaleza y a la historia de la humanidad.

Por ello, soy un convencido de por qué, siempre debemos reflexionar sobre los tiempos inmemoriales del hombre, para visualizar cómo ha ido venciendo fuerzas negativas y factores retardatarios con espiritualidad y materialismo, creando la ciencia y el arte siempre con perspectivas de llegar a la perfección, aunque se perciban determinados momentos de estancamiento. Esta afirmación, creo que da pie para reconocer el valor del conjunto de la historia y la geografía para saber cómo se ha ido avanzando en todos los ambientes de la vida como ejes de la irradiación de la cultura a través del territorio, del mar y del espacio atmosférico.

La geografía es sustento, guía y fuente de investigación y exploración para la historia, pues permite el contacto del hombre con el planeta y con su suelo terrestre específico, su mar y el espacio atmosférico. En este sentido, la geografía facilita el desarrollo de la trama de la historia, pues muchas veces apartándose de las descripciones del lugar, proporciona, con toda propiedad, datos, observaciones acerca de la vida y costumbres de los habitantes.

Por ejemplo, en las crónicas del Perú primitivo, la geografía hace papel de nexo fundamental para la historia de los hechos en los lugares descritos. Así está escrito y se puede apreciar la figura de la gran diferencia cultural entre la etnia conquistadora venida de allende el mar y la etnia autóctona cuando sucedió el encuentro de América como continente.

Desde el momento en que dejó de ser descriptora de la tierra para entrar de lleno a la fase científica de los conocimientos que implica las relaciones entre la tierra, el mar, la atmósfera, el ambiente y los seres vivos, la geografía abarca el campo de la investigación, observación, comprobación, formulación de leyes entre valores físicos, químicos, tectónicos, biológicos, socioeconómicos, etc.

Así también, la concepción de la ciencia geográfica de nuestros días viene del desarrollo de las ideas a través de siglos, tanto así que al comprender los estudios de los fenómenos del mundo, ha permitido el estudio de disciplinas afines o subordinadas que se derivan de la ciencia madre, como la geología, mineralogía, botánica, zoología, oceanografía, hidrografía, etc. Dentro de esto, está la afirmación siguiente: "Todas las ciencias físicas brotan de la geografía como central de grupo a la que pertenecen". Tal es el pensamiento de Ritter, Ratzel, Vidal de la Blache, Raimondi, Ludovico Drapeyron, etc.

Las etapas de la evolución y desarrollo de la ciencia y tecnología, hasta hoy, han sido posibles y viables por los grandes descubrimientos de íntima relación o conexión con sus altas finalidades. Por ejemplo, el desarrollo tecnológico de los instrumentos que están permitiendo avances aún incalculables. Así la geografía de hoy tiene nuevos capítulos dentro del espacio aéreo, el mar y el suelo de la corteza terrestre con sus fenómenos naturales específicos y vinculatorios relacionados con el ser humano.

Esta disciplina científica muy antigua de la que la propia historia confirma su presencia y utilidad en el conocimiento y motivaciones de los pueblos, enseña que, aunque hay diferencias entre ellos, sin embargo, han sido los métodos y los medios empleados, así como los incentivos los que no han sido iguales en todo lugar y tiempo.

Por ello también, en nuestros días y como consecuencia de concentrados avances científicos y tecnológicos, no resulta extraño escuchar afirmaciones que tratan de sustentar que la geografía está llegando a su fin, porque el mundo nunca fue tan conocido como ahora, que la distancia ya no es un factor esencial y lo que importa es el tiempo más que el espacio. Esta manera de catalogar la geografía se asocia con la idea de que la Tierra puede palpitar en cualquier lugar sin importar dónde.

Aquí también, tenemos que mencionar aquellos aspectos negativos que están tomando incidencia nacional, regional, internacional, global, etc., como la corrupción, narcotráfico, terrorismo, además de las crisis y conflictos étnicos, religiosos, etc. así como los efectos desastrosos de los fenómenos naturales controlables y no controlables, que nos demuestran lo imprescindible de los estudios e investigaciones científicas, pues en todas las medidas correctivas y preventivas que se tengan que tomar, también se requieren aplicaciones históricas y geográficas.

Asimismo, conocedores de que vivimos en espacios y lugares con características técnicas y organizacionales definidas que constituyen nuestra realidad, también tenemos que saber que los ritmos profesionales y técnicos

actuales responden a estas y otras características. Al mismo tiempo, no debemos olvidar que el desarrollo tecnológico que define el nivel de modernidad nos permite estar en contacto, de manera simultánea, con el resto del país y del planeta. No cabe duda que es así por el desarrollo de la ciencia geográfica, la que conserva siempre su rango primordial.

III. SOMERA HISTORIA ANTIGUA DEL MUNDO MARÍTIMO

1. ANTIGUO ORIENTE

Hay culturas que han marcado verdaderos periodos de florecimiento geográfico que están registrados por la historia, constituyendo capítulos muy interesantes cuya revisión siempre nos llevará hacia interpretaciones de las motivaciones, intereses y aspiraciones que han movilizado sus evoluciones, a través de las expediciones científicas y viajes de exploración emprendidos por tierra y mar. De ello nos ocuparemos someramente.

2. LOS EGIPCIOS

Señalan el paso de las correrías y de las expediciones de Sesostris, en navíos hechos del tejo, árbol extraído de los bordes del desierto, las escenas esculpidas en las rocas y las columnas conmemorativas a través de Etiopía, Mesopotamia, Ponto Euxino y Mar Egeo. Estas inscripciones sobre las rocas que señalaban el itinerario de las correrías armadas tuvieron un carácter geográfico en la historia de Egipto. Representaciones monumentales constituyeron la geografía viviente que, como la propia historia, perpetuaron expresiva y tangiblemente las glorias de sus faraones.

Por otra parte, en cuanto a sus conocimientos geográficos, está demostrado que el periplo ordenado por el faraón Necao II, quien había encomendado a navegantes fenicios, circunnavegar el Africa hacia el Sur, ellos partieron del Mar Rojo y, bordeando las costas del continente africano, regresaron por el estrecho de Calpe (antiguo nombre de Gibraltar), al Mar Mediterráneo. Al realizar esta hazaña, se anticiparon a los portugueses, que en el siglo XV circunnavegaron el Africa, de camino a la India.

En Egipto, gracias al río Nilo, se ha hecho posible la formación de un fértil y hermoso valle. El Nilo, palabra de origen desconocido, distinguido lugar en los fastos geográficos del mundo antiguo, es considerado por el geógrafo Ptolomeo "tal vez el último genio que produjo Alejandría, el que más se acercó a los secretos de las fuentes del Nilo", por su influencia en la representación de su curso y de sus fuentes. Eratóstenes de Cirene fue el primero que ejecutó y dibujó un mapa del Nilo. Estrabón, que escribió en los tiempos de César, encontró que en Egipto nada era más útil que esos nilómetros, mediante los cuales "medían la subida del río que proveían el valor de la cosecha y calculaban los futuros ingresos del Gobierno".

3. LOS HEBREOS

Fueron excelentes geógrafos. El Génesis de la Biblia es el más grande documento geográfico de la antigüedad. Moisés trazó un primer mapamundi etnográfico del hombre.

a. Moisés

Remontando la historia al año 2460 a.C., encontramos a Moisés, a quien debemos dar crédito de los más remotos descubrimientos geográficos. Por otra parte, son estos descubrimientos los que indican las más antiguas capitales cuyos nombres han llegado hasta nosotros, tales como Babel o Babilonia, Nínive, etc.

En el cuadro etnográfico de Moisés aparece la raza humana como la obra de Dios dividida en grandes familias. Las tres grandes familias etnográficas devienen de un mismo origen y tienen la misma sangre. Moisés hizo una tabla sólo para la raza blanca que habitaba la comarca confinada por los montes Cáucaso, el Mar Rojo, el Mar Caspio y el Ponto Euxino (Mar Negro). Esta determinación geográfica explica su división en tres familias. La tabla etnográfica de Moisés no comprendió ni se refirió a la raza negra ni tampoco a la mongólica.

4. LOS FENICIOS

Originalmente nómadas, después de una larga travesía desde el Golfo Pérsico, costeando la Arabia llegaron al Mediterráneo, estableciéndose en una estrecha costa sin recursos pero avecindada por numerosas islas todas pobladas. Frutos del ingenio y actividad de este pueblo fueron Sidón y Tiro, poderosas ciudades, centros de riqueza y de movimiento comercial, hasta ese momento no conocido.

Su primera ocupación fue la pesca, después se convirtieron en traficantes marinos surtiendo a las poblaciones litorales del Asia Menor e islas del Mar Egeo. Luego este tráfico se extendió, sucesivamente, desde las costas griegas hasta el Mar Adriático y por las islas de Sicilia y de Cerdeña. Bordearon las costas de África y llegaron a la Iberia, en que, sobre un territorio llamado Tartéside, fundaron Gades (la actual Cádiz), la más grande de sus estaciones coloniales en el Mediterráneo: el Lago Fenicio, como debió llamársele en aquellos tiempos.

Posteriormente, con audacia e intrepidez arrostraron los peligros del mar exterior y desconocido, lanzándose a partir del estrecho de Gibraltar en dos direcciones opuestas: una al Sur, para explorar la costa occidental del África, las islas Canarias y las Azores; y otra hacia el Norte, siguiendo las costas de Iberia y recorriendo las playas de Galia hasta llegar a Inglaterra. Los fenicios con su intrepidez aventurera y marina hicieron el prodigio de delinear un nuevo mapamundi con el descubrimiento de tierras y mares que aumentaron los limitados horizontes conocidos.

5. CARTAGO

Entre las colonias de los fenicios, la más importante fue Cartago. Independiente del territorio de Fenicia, fue impulsada por grandes anhelos de conquista, extendiendo sus dominios hasta llegar a disputar primero con Grecia y después con Roma la hegemonía comercial en el Mediterráneo. Algún tiempo después los cartagineses fundaron Massilia (hoy Marsella), lo cual supone que el mar Mediterráneo fue explorado y conocido por la navegación fenicia.

Los romanos, al apoderarse de Cartago después de las guerras púnicas (146 a.C), habían encontrado en sus archivos la crónica del gran viaje de Hannón al Camerún e intentaron, a su vez, explorar la costa occidental del continente negro. En efecto Hannón, general y navegante cartaginés, realizó la más grande hazaña marítima de entonces (siglo V a.C.), que lo inmortalizó. Debe su nombradía al periplo efectuado por las costas norte y noreste de África. Salió de Malta y, pasando por las columnas de Hércules o estrecho de Gibraltar, descendió por el océano Atlántico, doblando por la desembocadura del Ued-dra, luego el Cabo Bojador, la isla de Cerne (Madeira), hasta llegar a la desembocadura del Río de Oro, río ancho denominado Chretes (norte de Camerún).

El periplo de Hannón es el primer gran viaje conocido de los cartagineses. Más adelante su hermano Hamilcón, partiendo de Cádiz, bordeando España por el norte y costas del océano Atlántico, llegó hasta Britania; redactó su periplo de viaje de cinco años y lo depositó en el templo de Saturno (435 a.C.). El texto fue bien acogido y traducido al griego y al latín.

6. GRECIA

La geografía de los sabios y filósofos surge cuando el pensamiento griego se despoja de la leyenda popular y sustituye la imaginación con datos razonados, cálculos y medidas matemáticas. Se trata de un conjunto de nociones positivas sobre el mundo que conocían. Hombres de ciencia y de letras de la Grecia antigua expresan en sus obras, directa u ocasionalmente, conocimientos geográficos: bástenos referir algunos pocos nombres.

a. Homero

Célebre poeta griego eolio, vivió en el siglo IX a.C. "Después de Moisés, el más grande geógrafo es Homero; después del profeta, el poeta", dice Antonio Bergnes de las Casas en su estudio sobre la geografía antigua.

Las más antiguas investigaciones geográficas de los griegos se admiran en los poemas homéricos, y sirven para reconstruir lo que en sí puede llamarse mapamundi de Homero.

El mundo de Homero es un gran disco cuyo centro ocupan los archipiélagos del Mar Egeo, "río inmenso de ignotas orillas". Esta geografía homérica, con nociones

precisas y determinaciones casi topográficas, tiene los moldes de una geografía positiva, a la cual pertenece la Ilíada , verdadero mapa de la Grecia de antes del siglo IX. La Odisea en cambio pertenece a la geografía legendaria, inspirada por el eco de las narraciones populares, a las que no pudo sustraerse el poeta.

Siendo uno de los geógrafos de mayor autoridad en los tiempos antiguos, las ideas de Herodoto concibieron una mayor extensión para Europa y dieron a entender que el mundo, lejos de terminar en el río Indo, se ensanchaba con vastos desiertos y cubría por el occidente el inmenso océano Atlántico.

b. Tales de Mileto

Nació alrededor de 625 a.C., fenicio de origen y antiguo filósofo griego de la escuela jónica, adquirió sus conocimientos de astronomía en el Oriente y en Egipto, personificando así el cambio de la cultura del este hacia el este. Desde aquí divulgó la doctrina de la esfericidad de la Tierra, las causas de los eclipses y los cálculos para predecirlos. A esa concepción todavía limitada sobrepone el clarividente espíritu griego, que le permite determinar la naturaleza de los cuerpos celestes, la forma de la magnitud de la Tierra, la constitución del Universo y los fenómenos naturales.

Tales fue el pionero en escribir sobre filosofía, es decir, sobre la ciencia de la naturaleza, y llegó a la conclusión de que el origen de todas las cosas es el agua: elemento esencial en el cosmos. Al él se debe la aplicación de las matemáticas para "determinar la latitud, ya sea por la altura meridiana del sol, ya por la distancia de las estrellas al polo boreal".

c. Hecateo de Mileto

Hecateo de Mileto y su paisano Anaximandro de Mileto (siglo V a.C.) han sido considerados como los primeros cartógrafos, siendo Hecateo quien hizo un mapamundi, donde el ecumene o Tierra habitada, que por entonces toma la forma de un disco; se añaden por cierto las vastas comarcas de los ríos Indo y Tigris, como al norte el Ponto Euxino. Este mismo autor compuso genealogías y una obra de geografía, en la cual indicaba con precisa descripción las costas del Mediterráneo.

Ese primer mapa de la ecumene fue dibujado sobre una lámina de bronce y significó un avance tanto para la geografía como para la historia. Gracias a la erudición de Hecateo se consiguió el geoperiodo o vuelta de la Tierra. Su texto complementario dividía la parte conocida del mundo habitado en dos continentes: Europa y Asia, integrando al Egipto en este última. Además, se considera a este personaje el inventor del astrolabio.

d. Herodoto de Halicarnaso

El escritor de Halicarnaso es tan admirable historiador como geógrafo. Sus descripciones destacan por exactitud. Fue no solo un genio de gabinete, sino también un viajero observador. Lo cierto es que visitó muchas poblaciones alejadas de su

patria: por el norte, las ciudades griegas del Mar Negro, Cólquida, Escitia y Olbia; por el sur, Cirene, Egipto, Alejandría, Libia, Siria; por el cercano Oriente, Arabia, Babilonia, Persia y Susa; y por el oeste, Macedonia. Además son admirables sus noticias sobre el Lejano Oriente y principalmente, acerca de los territorios que hoy componen la Federación Rusa.

Siendo uno de los geógrafos de mayor autoridad en los tiempos antiguos, las ideas de Herodoto concibieron una mayor extensión para Europa y dieron a entender que el mundo, lejos de terminar en el río Indo, se ensanchaba con vastos desiertos y cubría por el occidente el inmenso océano Atlántico.

e. Piteas de Marsella

Astrónomo, geógrafo, matemático y navegante de origen marsellés del siglo IV a.C. Fue un ilustre hombre de ciencia que contribuyó grandemente a la geografía con los procedimientos de su invención, relativos a las observaciones astronómicas. Hizo dos viajes científicos, uno desde el estrecho de Gibraltar hasta las islas de Gran Bretaña, Irlanda e Islandia, y otro, por el Mar del Norte, llegando hasta el Báltico.

Piteas, en su tratado sobre el Océano, estudió el ascenso y descenso (flujo y reflujo) de las mareas, fenómenos relacionados con la posición de la luna, lo cual era desconocido entonces. Particularmente en las costas británicas el movimiento del flujo y reflujo es impresionante. Esto debió de inspirar a Piteas para que se le ocurriera que la sucesión de las mareas guardaba relación equitativa con la luna, admitiendo la concomitancia entre las mareas oceánicas y las fases lunares.

Hay que poner de relieve su audaz navegación, por la que, levando anclas en Marsella, cruzó el estrecho de Gibraltar, dobló el cabo de San Vicente, bordeó las costas de Iberia y Galia, descubrió muchas islas y, pasando el Canal de la Mancha, llegó hasta las islas Británicas. Al salir de Escocia, y navegando durante seis días con rumbo norte, descubrió la isla Thule, a la que se ha querido identificar con la actual Islandia. Después llegó acaso hasta el Círculo Ártico, describiendo el sol de medianoche del lejano Norte.

7. IMPERIO ROMANO

Se ha formulado, por cierto, la hipótesis de que los romanos al apoderarse de Cartago habían encontrado en sus archivos la crónica del viaje de Hannón al Camerún, y entonces se lanzaron a explorar, a su vez, la costa occidental del continente negro. La administración romana estudiaba las condiciones y los factores naturales de los territorios conquistados, así como las características políticas, sociales y generales de sus habitantes. Este conjunto de noticias sobre el territorio y la población constituía un fondo para la geografía del "nuevo mundo", que creaban las conquistas del Imperio.
Sabido es que el Imperio romano extendió sus dominios más allá de los límites

Detalle de la carta planisferio de 1525 atribuido a Niño García de Toreno en el que se aprecia la intensa zona de navegación del Mar Mediterráneo.

tradicionales del mundo antiguo. Su amplia red de caminos contribuyó eficientemente al saber geográfico, lo que movía a emprender viajes y exploraciones de estudio.

a. Polibio de Megalópolis

Vivió entre los años 200 a.C, natural de Megalópolis, ciudad del Peloponeso, situada a orillas del Helicón, fue tanto historiador como geógrafo, según se puede apreciar a lo largo de todas sus obras. Tal característica de Polibio responde al concepto de la intervención de la geografía en la política y en la historia. Este concepto, muchos siglos después, ha sido analizado y aplicado por la escuela geopolítica alemana. En breves palabras, Polibio intentó componer una geografía que proporcionara una imagen real del carácter dominante en el mundo por influjo de la organización material que el Imperio romano le dio.

b. Pomponio Mela

Escritor latino nacido alrededor del 50 a.C. en Tingis (hoy Tarifa). Autor del tratado **Corographia libri III**, más conocido como **De situ orbi** por las primeras palabras con que empieza. En esta obra, el primer libro hace la descripción geográfica de las tres partes del mundo conocido, siguiendo el contorno de las costas e internándose en países poco conocidos, así diseña la geografía de África y el Asia menor, al seguir las orillas del Mediterráneo. El libro segundo describe las costas del Ponto Euxino o Mar Negro; y el libro tercero hace referencia al Océano, partiendo de las costas de Hispania y siguiendo por Galia y Germania.

c. Estrabón de Amasea

Nació en el 63 a.C. (en Amasea, a orillas del Mar Negro). Matemático y astrónomo, contribuyó también a los conocimientos geográficos de su época. Visitó como acucioso viajero los pueblos del Mediterráneo, recogiendo valiosas observaciones para la geografía descriptiva. Sostuvo la teoría de la configuración circular de la Tierra, que sería una masa continental rodeada por un océano grande y único.

Estrabón viajó por el Mediterráneo a la caza de observaciones para escribir su obra de geografía, compuesta de 17 libros, y en la cual estudia animadamente, a la par que el detalle topográfico del suelo, los habitantes con sus costumbres y los pueblos con su historia e instituciones. Con esas características examinó la Península Ibérica, Italia, Germania, los pueblos del Danubio, Macedonia, Tracia, Grecia, Egipto, India, Persia, Siria, Arabia y el Asia Menor. A través de esta obra se aprecia la grandeza de Roma y el progreso de las ciencias geográficas.

Sus obras vinieron a España con las primeras corrientes del renacimiento humanístico, hacia finales del siglo XIV, y desde entonces se volvió una autoridad reconocida. El epígrafe con que encabeza su obra dice: "Si existe ciencia digna del filósofo, es la geografía".

d. Claudio Ptolomeo

Gran matemático y astrónomo egipcio del siglo II, llena páginas brillantes en la historia de la geografía. Como astrónomo de excepcionales y positivos conocimientos, fue autor de la obra intitulada sintaxis, a la cual los árabes denominaron Al Magisti ("lo más grande"), de donde proviene el nombre de Almagesto. También ha dejado el tratado de geografía con orientaciones matemáticas, **el Geographicae hyphegenesis**. Esta obra se compone de ocho libros: trata el primero de las coordenadas geográficas y del método de la proyección cónica para el trazado de los meridianos y paralelos; los libros segundo a séptimo se ocupan de describir las regiones del mundo conocido en Europa, Asia y África, con sus ríos y montañas; el octavo y último libro está destinado a recapitular el contenido de los anteriores, tratando las regiones en forma independiente, con indicación de las latitudes.

8. LA ANTIGUA ARABIA

Las doctrinas de Mahoma encendieron en el alma de los pueblos de Arabia el ardor por la conquista del mundo, y los musulmanes rápidamente recorrieron desde el Asia menor hasta el África, llegando a España. Sin embargo, la principal fuente de instrucción árabe fue la cultura griega. La literatura en la lengua arábiga muestra un continuo desarrollo de trabajos científicos, y sus escritos geográficos son de gran importancia.

La geografía científica practicada por los árabes aparece desde el siglo VII de la era cristiana, con fundamento particular sobre las enseñanzas del alejandrino Claudio Ptolomeo. Los geógrafos de la Península Arábiga midieron la longitud desde el primer meridiano usado por Ptolomeo, calculando la longitud de un grado a su valor más aproximado. Asimismo, sustentaron por su experimentación la hipótesis de la circunnavegación del continente africano. "Los estudios geográficos árabes tenían sólo la influencia limitada en el Occidente, pero mantuvieron viva la antigua doctrina de que la tierra es redonda".

En tanto que hábiles cartógrafos, los árabes dieron al Occidente el conocimiento del astrolabium planisphaericum: instrumento náutico, inventado por Hiparco y descrito con exactitud por Ptolomeo, fue después sustituido por el sextante, que resultó asimismo perfeccionado por los árabes.

En las postrimerías del siglo X y comienzos del XI se encuentra el astrónomo historiador matemático y químico Al Biruni (973-1048), uno de los máximos talentos del Islam en la época medieval. El mérito de su legado geográfico histórico consiste en haber asistido al sultán Mamud de Ghazni en sus expediciones al Sind y a la India, que publicó posteriormente.

También, entre los árabes, sobresale el geógrafo El Edrisi, sobrenombrado el "Estrabón árabe", natural de Ceuta. El Edrisi redactó en Palermo su monumental

compendio de **Geografía de España**, con descripción completa y detallada de sus ciudades y territorios de la Península Ibérica, que dedicó a Rogerio II.

Al extenderse la fama de esta obra por su valor geográfico e histórico, mereció ser traducida al latín en 1592 y 1612, al castellano en 1799 y al francés en 1836, 1840 y 1866 por partes. El Edrisi ubicó las fuentes del río Nilo, aparentemente ya descubiertas desde el siglo IX, en las altiplanicies ecuatoriales del África.

9. LA EDAD MEDIA

a. Marco Polo

La realización de los viajes que dieron conocimiento de las comarcas, desiertos, montañas y ríos de los países del Asia central y oriental fue obra inicial de los hermanos Niccolo y Maffeo Polo, mercaderes de Venecia, que emprendieron en 1256 un viaje al Bósforo y Ponto Euxino, culminando en Pekín, en donde los Khan bárbaros establecieron su capital. En un segundo viaje, de 1271 a 1273, los mismos comerciantes llevaron a Marco Polo (hijo de Niccolo), quien se quedó atraído por aquellas comarcas exóticas y sólo regresó a su patria en 1295, después de haber recorrido gran parte de la China, así como Japón, Siam, Cochinchina, la península occidental de la India, Persia y la Arabia.

Por el amplio marco de sus descripciones, "con razón puede decirse que Marco Polo, es el creador de la geografía moderna del Asia". Su permanencia en el imperio de los tártaros, bajo el reinado de Kublai Khan (1214-1294), en cuya corte sirvió, le permitió un conocimiento de primera mano de aquellas gentes, con sus usos, costumbres y recursos propios. Al mismo tiempo, desde esta perspectiva geográfica, se confirmó la hipótesis griega de ser el Mar Caspio un mar interior.

10. REVOLUCIÓN INTELECTUAL Y NUEVA CARTOGRAFÍA

A las obras de autores griegos y árabes, llevadas al Occidente mayormente en versiones latinas, se deben los influyentes estudios de pioneros del escolasticismo en el siglo XIII, algunos de ellos geógrafos, que renovaron las ideas de Aristóteles sobre la redondez de la Tierra. Entre los más importantes merece citarse San Alberto Magno, Obispo de Ratisbona (1193-1280), prelado de origen francés y miembro de la orden dominica, que fue autor del **Liber cosmographicus de natura locorum** o **Cosmographia**, tratado que considera aspectos físicos de la estructura terráquea. Asimismo, escribió el **Speculum Astronomiae**, obra que combina enseñanzas de la astrología, la teología y la geografía de aquel tiempo.

El inglés Rogelio Bacon (1220-1292), ilustre sacerdote franciscano, catedrático en Oxford, escribió en 1264 su obra más reconocida, el **Opus majus** o **Liber de regionibus mundi**. Esta pieza le ganó un respeto excepcional, por exponer un nuevo fundamento para el estudio de las ciencias naturales, aplicando el saber de las matemáticas y la noción de esfericidad de la Tierra.

El plan original de Colón se fundaba, por cierto, en esta misma noción.

Antes de terminar esta parte, diré que hay muchos otros personajes que mencionar y que solo por razones de tiempo estoy omitiendo, quedando claro que la tendencia a usar el mar para conocer y crecer en aquellos tiempos está fundamentada en dos teorías motivadoras: el autonomismo y el emigracionismo. Ambas teorías guardaban la óptica del desarrollo y la defensa a través del mar, siempre considerado como vaso comunicante y a la vez como impulsor de prosperidad debidamente protegida.

Como conclusión mencionaré lo que dijera el profesor Bernardo Quagliotti de Bellis, Director de GEOSUR, en una Conferencia que ofreciera en Uruguay el 22 de marzo de 2004, con motivo de celebrarse el DIA INTERNACIONAL DEL AGUA: "El mar es uno de los más importantes factores de la naturaleza que permitieron el crecimiento sustentable de grupos humanos que en un proceso secular de migraciones en procura de mejores condiciones para la vida y desarrollo, fueron conformando el mundo actual".

IV. GEOPOLÍTICA Y EL MAR PERUANO

El factor humano de dirección, organización, administración y control de las actividades y de los recursos en los espacios geoeconómicos del Perú ha sido el condicionante fundamental de la vida del país y del comportamiento, idiosincrasia y personalidad de sus habitantes proyectados frente a terceros.

En términos globales, la proyección internacional de la personalidad del Perú es correspondiente a los valores de su identidad nacional y por tanto su política exterior ha sido el reflejo del desarrollo de sus intereses nacionales fundamentales y de la atención a los ineludibles retos y exigencias del mundo moderno.

En todos los casos, los estudios del ambiente marino enseñan que el desarrollo de las aspiraciones e intereses de la nación peruana y la defensa y garantía de la soberanía nacional se sustenta en la organización, empleo y usufructo de las posibilidades de ese espacio geoeconómico y de las vinculaciones que permite con los países de interés, tanto con los mercados del mundo como con los sistemas de intercambio multilateral de naciones.

Es así como el ambiente marino constituye un factor fundamental y que deberá ser, mucho más que en el pasado, el reto del futuro y el desafío del Perú para el proceso de regionalización y descentralización del país y de su más eficaz comportamiento hacia el futuro próximo cercano y lejano proyectado.

1. EL AMBIENTE MARINO

Las aguas del mar en conjunto conforman el medio que tiene características físicas y químicas además de aspectos biológicos, geológicos y socio-económicos,

pues sustenta actividades de extracción de recursos vivos, no vivos, renovables y no renovables, también de generación de energía y de uso y usufructo del transporte y de la seguridad marítima.

Sus características físicas tienen que ver con los oleajes, corrientes y mareas, también con los afloramiento que son movimientos de aguas profundas hacia la superficie, con el ciclo del agua y el ciclo del calor, y además, sus efectos tienen que ver con el clima y las condiciones de vida, siendo los más saltantes la Corriente del Niño, el Fenómeno de El Niño, los tsunamis, etc.

Sus características químicas tienen que ver con la composición del agua del mar y la química del agua (salinidad, oxigenación etc.), además con la contaminación y descontaminación de sus aguas.

Los aspectos biológicos tienen que ver con la cadena trófica alrededor de toda la gama de especies existentes en sus aguas, de las que muchas de ellas tienen valor comercial por el uso para la alimentación directa e indirecta.

Asimismo, tienen que ver con el fenómeno de la marea roja que afecta directamente la salud del hombre, así como también con el enriquecimiento alimenticio de sus aguas producto de los afloramientos de las profundidades.

Los aspectos geológicos están relacionados con la características y configuraciones del fondo marino, cordilleras y la actividad tectónica y volcánica, además con las concentraciones de minerales y formación de nódulos poli-metálicos.

Las actividades socio económicas están ligadas al uso de estrategias de desarrollo con aplicaciones y propósitos geopolíticos y con el logro de objetivos nacionales trascendentes que deben estar referidos y enmarcados dentro del Derecho del Mar. Los propósitos de desarrollo marítimo siempre se derivan de la política y conciencia marítima de la nación y se sustentan en el conocimiento y empleo de las posibilidades que brinda el ambiente marino para elevar el nivel de vida de la población. Asimismo, se sostienen en las políticas de acción y actividades de prevención y protección contra los efectos destructivos existentes del Fenómeno de El Niño, los tsunamis, la marea roja, etc.

2. EL MAR Y LA ATMÓSFERA

La atmósfera y el mar interaccionan, generando matrices complejas que influyen en el clima de la superficie de la tierra. La transferencia de energía entre estos dos grandes cuerpos causa y determina las condiciones climáticas sobre las masas terrestres y las del mismo océano.

En esta transferencia de energía existe el fenómeno asimétrico que marca el flujo de calor sensible, pues un mismo flujo de energía no produce igual cambio de temperatura en el agua que en el aire. Se requiere aproximadamente cuatro veces más calor para causar igual aumento de temperatura en el agua.

Esta asimetría hace que la temperatura del mar cambie mucho más lentamente que la de la atmósfera; y el clima de las áreas terrestres que son influenciadas tiene cambios más moderados que el de aquellas que no lo son.

Otra importante transferencia de calor entre el mar y la atmósfera ocurre con el calor latente de evaporación, pues cuando el agua se evapora formando las nubes, el mar pierde energía, enfriando el agua. Esta agua evaporada permanece en la atmósfera en forma de vapor hasta que se condensa para formar niebla o precipitación que produce liberación de calor latente, el que usualmente calienta la atmósfera.

En el ciclo del calor latente, grandes cantidades de agua son extraídas del mar, las que en forma de nubes son transportadas por los vientos y ubicadas en otras áreas. Esta agua, que se condensa y se precipita en forma de lluvia, eventualmente retorna al mar por la descarga de los ríos.

En todo este proceso, el hecho de que la salinidad del mar en cualquier lugar particular no cambia drásticamente con el tiempo, se explica con el flujo del mar para compensar el agua que se evapora o extraer la que se agrega por precipitación. Así, a través de este proceso no sólo la atmósfera gana calor sino también se generan corrientes marinas de reposición.

Hasta aquí, se hace evidente que el flujo de energía no puede ser consistentemente del mar a la atmósfera sin haber algún proceso de reemplazo. La energía es, por lo tanto, suministrada al mar por dos fuentes principales: el sol y los vientos.

El sol es la fuente de energía para la tierra. Calienta su superficie, impulsa vientos y corrientes en el mar y nutre los procesos vitales del planeta a través de la fotosíntesis. Los vientos transfieren energía acelerando las aguas superficiales, creando olas y corrientes. Basado estrictamente en las unidades de energía transferidas, este proceso mecánico es disminuido por otros procesos; sin embargo, los vientos juegan un rol importante en la conexión mar-clima, generando corrientes que transportan aguas frías y calientes.

Sobre estos procesos tan estrechamente relacionados se ha comenzado a estudiar y evaluar los orígenes característicos del fenómeno de "El Niño" tan destructivo y notablemente influyente en los climas y en el desenvolvimiento socioeconómico de la vida en el mundo.

3. LA OCEANOGRAFÍA CIENTÍFICA

La Oceanografía es un amplio campo del saber en el que se involucran diversas ciencias, cuyo objetivo común es el de conocer el mar y apoyar con sustento científico, profesional y técnico su empleo en el desarrollo y prevenir los desastres con mayor eficacia.

Así la Botánica, Zoología, Cartografía, Física, Geografía, Ingeniería, Limnología, Matemática, Medicina, Meteorología, Química, etc. desempeñan diversos roles tratando de expandir nuestro conocimiento sobre el ambiente marino.

Estas reseñas esquemáticas de los contenidos científicos aunadas a las grandes expectativas, retos y desafíos en el empleo del mar para el desarrollo, nos debe promover hacia mejores programas educativos y de formación profesional. En este sentido, el medio marino y las zonas costeras adyacentes constituyen un todo integrado que es componente esencial del sistema de sustentación de la vida y su intervinculación como valioso recurso que ofrece posibilidades para un desarrollo sostenible.

4. EL AMBIENTE MARINO Y EL PERÚ

El ambiente marino, que siempre genera e influye en la conciencia marítima de la nación y con todas las áreas de interés de la política exterior peruana, guarda relación con los asuntos marítimos y está estrechamente vinculado a la Diplomacia Nacional. Sin embargo, los problemas que han caracterizado estos asuntos no se han expresado en espacios geográficos concretos como debería haber sido y se han venido resolviendo sin profundidad deseada, por mucho tiempo, dentro de un contexto que no han marcado las políticas e intereses que el país tiene en relación con el océano Pacífico. El caso de la adhesión del Perú al Derecho Internacional sobre el Mar vigente en casi todo el mundo, también el caso de la precaria situación de la Marina Mercante Nacional de alto bordo y cabotaje, así como del servicio portuario, son ejemplos claros al respecto que mantienen al Perú en evidente vulnerabilidad frente al desarrollo marítimo sustentado e integrado con el mundo. Por tanto, es imprescindible un mayor esfuerzo para alcanzar la posición favorable a los intereses nacionales del Perú que permita el potenciamiento de presencia y acción con nuestros derechos integrales en el mar y el Derecho Internacional.

El océano Pacífico y el Mar Peruano han brindado oportunidades para expresar toda gama de proyección socioeconómica extracontinental del país, para dar muestras de una vocación marítima de alcance mundial. Evidentemente, pareciera que esta visión, que integra las preocupaciones en estas áreas, está latente y madurando en la conciencia marítima de la nación hacia el futuro, no obstante las muchas actividades, acciones y esfuerzos desplegados por científicos, profesionales, técnicos, etc. que están luchando y perseveran por ampliar la agenda marítima en la política nacional.

Creo que el ambiente marino en su concepción moderna y en el contexto de una política marítima del Perú enmarca el uso de enfoques dentro del concepto de frontera con contenidos que no se agotan en aspectos geográficos o de espacio, sino que connotan su aplicación en sentidos más amplios, generando posiciones verdaderamente trascendentes.

Asimismo, creo que el Pacífico y el ambiente marino nos brindan bases adicionales para sustentar la política exterior en estos temas centrales y consolidar la posición nacional emergente que debe expresarse en el presente. Esta es la fórmula que permite al país estar al día en la agenda internacional del mar con las perspectivas

de los grandes desafíos del Derecho del Mar y de la posición coherente del Perú respecto de sus intereses y orientaciones hacia el futuro.

Estos grandes desafíos podrían disgregarse en tres grandes temas de preocupación continua. El primero es el régimen de la zona de fondos marinos y oceánicos declarados patrimonio común de la humanidad. El segundo, referido a la pesca en alta mar, compuesta por especies altamente migratorias o especies comunes o asociadas a los existentes en las 200 millas; en este rubro, los intereses del Perú estarían definidos por los propósitos del desarrollo pesquero que lo llevarían más allá de las 200 millas donde existen especies compartidas con Chile y el Ecuador. El tercer tema está referido a las definiciones que sobre el ambiente marino y su utilización y protección deben constituir legislación y jurisprudencia sobre el transporte marítimo, la pesca, el impacto ambiental, la seguridad y soberanía referidos a los intereses marítimos fundamentales del país, especialmente a las comunicaciones y las proyecciones dentro del contexto del vigente Derecho Internacional del Mar.

5. LA DIMENSIÓN DEL PERÚ EN EL PACÍFICO

Para un país como el Perú, con potencial humano y recursos naturales disponibles, pero con múltiples dificultades de carácter político, económico, social y tecnológico para actuar en los ámbitos nacional e internacional, nada es más aconsejable que combinar todos los esfuerzos utilizables de carácter público y privados en la búsqueda del mejoramiento de sus nexos con Asia, Oceanía y América del Norte y del Sur con el fin de evitar la dispersión y pérdida de energía en proyectos relacionados con el mar, iniciados y paralizados y vueltos a emprender en función de los aún difíciles consensos políticos, económicos y sociales internos.

Al parecer aún no se puede dimensionar -cuantitativa y cualitativamente- la lección que nos han dado desde tiempo atrás las naciones del este de Asia, pues no obstante sus crisis económicas financieras, su accionar concertado en proyección al exterior les ha generado los magníficos frutos de volúmenes crecientes de comercio y la recepción intensa de inversiones y tecnología.

Los gobiernos del Perú, a través del tiempo, han intentado aprovechar la dimensión olvidada de su vinculación marítima propia y externa, pero que, en la mayoría de las veces, no prosperaron o se quedaron en el intento, pues colisionaron con líneas de política de visión diferente y de criterios divergentes a lo marítimo, con planes y programas que no se completaron en el tiempo.

Y, hoy, además de vencer esta inercia se deberá encontrar el equilibrio paradójico de resolver la pobreza generalizada y, a la vez, conservar el medio ambiente dentro de la evidente desventaja que marcan las diferencias y desbalances iniciales.

Este significativo reto de lograr equilibrios competitivos en medio de una

globalización prevalente, donde los países desarrollados operan sistemas de producción y calidad con cada vez menos empleo de mano de obra, exige a los países en vías de desarrollo, como el Perú, tomar medidas de extremo sacrificio para obtener costos de producción y calidad que repercuten extremadamente en el nivel de vida de la población.

Pues, por una parte, el vertiginoso desarrollo industrial y comercial del oriente asiático y, por otra, la necesidad imperiosa de atender nuestra propia costa, nuestros puertos hacia esos mercados, cuyos desarrollos, nivel de vida de su gente y comunicaciones con el interior del país han sido tradicionalmente deficientes, empujan al Perú a incrementar los propósitos de políticas y creativas acciones con programas de largo aliento.

En base a ello, aceptando desafíos, es que se han aplicado mecanismos para ingresar a los organismos de cooperación económica de la Cuenca del Pacífico, lográndose el ingreso del país como miembro pleno de APEC, PECC, y PBEC.

Este proceso de acomodamiento institucional ha sido acompañado del esfuerzo para proveer al país de una presencia mayor en el área a través de embajadas y consulados en cerca del 90% de los países de la cuenca. Es así que cada vez es mayor el número de estudiantes y profesionales peruanos que se educan y conocen más a fondo los países de Asia y del Pacífico Occidental.

Por todo ello, creo oportuno afirmar que es buen momento para que cátedras universitarias específicas y foros institucionalizados públicos y privados de promoción y prospección de intercambios se dediquen a estos temas.

6. EL PERÚ Y LOS EJES DE DESARROLLO GEOECONÓMICOS

Creo que es una real expectativa reconocer que entre todas las ciencias, las que tratan de la tierra, de la humanidad y el mar son las más dignas porque ponen al hombre como sujeto actuante y resultante de sus acciones; intereses y aspiraciones, también de sus defectos. No obstante ello, no son estas ciencias entre todas las que poseemos, ni las más cultivadas ni las más desarrolladas, pues la mayoría las descuidamos por completo.

Así las cosas, de una parte el adelanto científico y tecnológico eleva cada vez más el nivel de vida; pero de otra parte, los fallos mecánicos y humanos tienen en vilo nuestra vida.

Tenemos de todo, pero no estamos seguros de nada.

Estas reflexiones me permiten auscultar los retos y desafíos de los tiempos de cambio que está viviendo el Perú con la vigencia del proceso de regionalización y descentralización administrativa, política, económica, social, etc.

En términos generales, esperamos que con la regionalización se produzcan

cambios que, por lo menos, ya empiezan a visualizarse, como los siguientes:

- Incremento de la jerarquía y disposición interna para organizar, administrar, controlar políticas de gestión, etc.
- Mejoramiento de la visión de los asuntos regionales dentro de la toma de decisiones nacionales.
- Incremento de demanda de conocimientos como fuente generadora de proyectos regionales.
- Incremento de capacidades de gestión vinculatoria con las regiones circundantes.

Es así como, respetando la organización de los Departamentos, los que a partir de enero 2003 constituyen las 25 Regiones del Perú, se estima que se podrían organizar **ejes de desarrollo** cuyas características geoeconómicas deben ser integradoras dentro del propósito de estructurar redes de intervinculación económica, social y de servicios entre unos y otros, a fin de romper la desarticulación compartimentada entre sí.

Es necesario aclarar que este diseño de ejes de desarrollo es tan sólo un planteamiento más, el que conjugado con los de muchos estudiosos de grandes dotes profesionales como Pulgar Vidal, Mercado Jarrín, Castañón Pasquel y tantos otros geógrafos e historiadores, puede ser tal vez parte del proceso, pues propiciarían efectos multiplicadores para todo este complejo desarrollo sin caer en otro modelo de burocratización.

En este sentido, podríamos hablar de una organización de hasta seis ejes de desarrollo geoeconómicos:

a. **Eje norte grande**. Que abarcaría los ejes de desarrollo de las regiones de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, provincias de San Martín y la provincia de Bagua de la región de Amazonas. Su centro geoeconómico debería encontrarse en el vértice formado por la comunicación fluvial y vial que conecte la ciudad de Piura con los ríos Marañón y Santiago, pasando por las ciudades de Jaén y Bagua. Su valor radicaría en el potencial de poblamiento y desarrollo de áreas fundamentales para la consolidación territorial peruana frente al Ecuador, así como para la integración fronteriza con ese país.

b. **Eje amazónico**. Se integraría con los ejes de desarrollo de las regiones de Loreto, Amazonas y provincias de San Martín. Su centro geoeconómico debería estar en el ámbito del sistema fluvial del río Amazonas, particularmente el comprendido por los ríos Ucayali, Marañón, Napo, Putumayo y Yavarí. Su centro natural se ubicaría en el núcleo de Iquitos-Nauta. Su valor radicaría en la organización y usufructo de nuestra condición amazónica, en la integración vial y fluvial de la cuenca, en su proyección atlántica, en la articulación directa Napo-Putumayo para la integración económica y social de dicha mesopotamia

y el desarrollo del potencial amazónico frente a la proyección e irradiación del Brasil a través del curso del río Amazonas hacia el Pacífico.

c. **Eje centro transversal**. Abarcaría los ejes de desarrollo de las Regiones de Lima, Ancash, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali y la región Constitucional del Callao. Su centro geoeconómico estaría constituido por la integración de los valles de los ríos Santa, Alto Marañón y Alto Huallaga, valles y ríos tributarios del río Pachitea hasta su desembocadura en el Ucayali y el valle del río Mantaro. Su valor radicaría en constituir el corazón del país en su proyección como eje radial de dinamización frente al núcleo Cruzeiro do Sul de Brasil hacia el Pacífico.

d. **Eje centro meridional**. Comprendería los ejes de desarrollo de las regiones de Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cuzco, Madre de Dios y provincias de ceja de selva de la región de Puno. Su centro geoeconómico estaría entre el eje de la ciudad del Cuzco y el valle del río Urubamba. Su valor radicaría en su carácter costero-andino-meridional y en su potencial como eje radial múltiple frente a la aproximación articulada del eje Porto Velho-Río Branco del Brasil, así como el desarrollo de los territorios de la selva alta y baja de Bolivia.

e. **Eje sur grande**. Abarcarían los ejes de desarrollo de las regiones de Arequipa, Moquegua, Tacna y provincias altiplánicas de Puno y el lago Titicaca. Su centro geoeconómico estaría ubicado en el vértice formado por la proyección vial que vincula las ciudades de Arequipa, Juliaca, Puno, Moquegua y Tacna. Su valor radicaría en su potencial como sistema de comunicaciones y de zona de producción y servicios agrarios e industriales de zona franca frente a la aproximación del norte chileno, además de usufructo compartido del lago y de articulación con el altiplano Boliviano.

f. **Eje multipolar marítimo**. Conformado por la interconexión tierra-mar de todos los ejes de desarrollo de las regiones de la costa, con particular gravitación de los puertos profundos de Paita, Chimbote, Callao, Pisco (San Martín), San Juan, Matarani, Ilo, etc. Se trataría de un eje multipolar a partir de dichos puertos. Su valor geoeconómico radicaría en su calidad de sistema logístico de explotación, transformación, almacenamiento y distribución racional de los recursos e insumos de exportación e importación integral, además del desarrollo naviero de alto bordo y de cabotaje menor de intercambio y emergencia; y en su proyección económica hacia la Cuenca del Pacífico.

Este eje multipolar marítimo explica por sí solo la importancia del ambiente marino en el desarrollo sostenible.

7. EL ROL DEL PERÚ EN LA CUENCA DEL PACÍFICO

Para bosquejar el rol de nuestro país, debo antes acudir a las expresiones de Arnold Toynbee, cuando escribió sobre la evolución de las civilizaciones, lo siguiente:

"Asumir retos, calcular riesgos y atender los desafíos es lo que la capacidad humana de cada cultura realiza con sabiduría, propósitos y entendimientos para ir resolviendo problemas, pues si no sucumbirá ante la avidez expectante de sus vecinos o de fuerzas extrañas allende los mares".

La ubicación geofísica del Perú en la región central y occidental de América del Sur lo convierte en el acceso principal y paso obligado hacia la Cuenca del Pacífico del Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

El Perú no limita con el océano Pacífico sino está integrado a él a través de sus 3,080 kms. de costa. Esta óptica rompe las barreras de los límites y mejora las proyecciones y posibilidades.

Las relaciones con la Cuenca del Pacífico se movilizan dentro de contextos institucionales de política económica financiera para uso de mercados y captación de capitales. Ello exige establecimiento de propósitos que enmarquen los retos y desafíos y el accionamiento de políticas y estrategias que garanticen el mejor uso de las posibilidades de la Cuenca en beneficio del bienestar y seguridad de la Nación Peruana.

Por ello, la visión sobre Asia-Pacífico tiene que estar ligada a un fortalecimiento de las relaciones de intercambio con los países de interés de la cuenca. Para ello, se tiene que enfatizar la discusión en cátedras universitarias, congresos, seminarios, conferencias, etc. a fin de madurar los temas, delinear políticas y estrategias integrales, idear y generar proyectos de intercambios y convenios de cooperación técnica, económica y financiera.

Un requisito importante para intensificar esta participación sería la determinación del papel que el Perú podría ejercer más adecuadamente en el área y para ello se necesita intensificarlos de programas de formación educativa, profesional y técnica con el compromiso del gobierno y los empresarios dentro de un consenso deseable y esperado. Hay que tomar decisiones cuanto antes y propiciar el perfeccionamiento de actividades por aproximaciones sucesivas.

8. EL ROL DE LA UNIVERSIDAD PARA LA CUENCA DEL PACÍFICO

Los días pasan y ya en el país se incrementa la conciencia por conocer, acercarse e integrarse a través del mar al sistema Asia-Pacífico, aunque estemos llegando tarde, a diferencia de otros países latinoamericanos. Pero lo importante es que ya miramos y podemos incrementar la implementación desde la academia profesional, el gobierno y la empresa privada de todos los procesos creativos para acoger retos y calcular riesgos dentro de consensos racionales y con ordenamientos idóneos que garanticen tiempos y esfuerzos decisivos.

Quiere decir y no cabe la menor duda, que se propiciará el efecto multiplicador aprendiendo a conocerlos, pero desde nuestras universidades y foros afines, pues así se logrará que más personas se interesen en seguir sus evoluciones para que el país

pueda comprometerse más y mejor en grandes proyectos con Asia-Pacífico.

Para ello, hagamos cátedras difundidas donde los analistas peruanos, latinoamericanos y desde luego de los de Asia-Pacífico nos expongan los temas principales al respecto y así se hable, se difunda y conozca sus raíces para ir asumiendo el reto, no de ahora sino de siempre.

El Perú, con 3080 Kms. de costa al océano Pacífico y ubicado en la estratégica zona central de Sudamérica, que constituye el centro neurálgico que nos hace intervenir en las realidades geopolíticas que ello implica, especialmente a las enunciadas premisas de integración y globalización, está obligado a impulsar profesional e institucionalmente todas las medidas de efectos multiplicadores para ir introduciéndonos al flujo de los intercambios de la Cuenca y Era del Pacífico. Y precisamente en momentos en que no quedan barreras para el vertiginoso avance científico y tecnológico que hay a través del mar.

Anticiparnos al destino que nos deparan los retos manifiestos es, desde luego, función de la nación integralmente, tanto de sus profesionales como de su conciencia marítima. Pero, más específicamente de la política de Estado, de la universidad peruana e instituciones afines, que deberán estar exigentemente atentas a las manifestaciones de esa proclamada globalización, tanto como a las realizaciones permanentemente superadas de la sistematización, la automatización, etc., es decir, al mundo del ciber-espacio y generar mente, conocimiento y propósitos para ir perfeccionando la aplicación de nuestra política para la Cuenca del Pacífico.

En conclusión, hasta aquí vemos que el tema del Ambiente Marino y el Desarrollo Sostenible es mucho más amplio y está abierto para una creatividad y continuidad de nivel universitario del interés de los profesionales y técnicos peruanos y de toda la nación, que siempre ha visto la mayoría de las posibilidades marítimas en estado latente y ha esperado acciones concretas por todo el tiempo y con resultados eficaces en el futuro más cercano.

"EL OCÉANO PACÍFICO NO ES UN LÍMITE DEL PERÚ SINO SU VINCULACIÓN TRASCENDENTE CON TODOS SUS FACTORES DE DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO".

V. CONCIENCIA MARÍTIMA NACIONAL

La conciencia marítima nacional del Perú, desde el punto de vista teórico práctico, conserva su valor en la población, siempre y cuando mantenga íntima relación con los conocimientos y vicisitudes sobre el mar y las estipulaciones que se contemplan en los objetivos nacionales y la política marítima peruana.

Es axiomático decir que la conciencia es propia del ser humano y definirla como el sentimiento interior por el cual una persona reconoce sus propias acciones y que normalmente está basada en su formación producto del medio social educativo

técnico y profesional, sus creencias, su conducta orientada por afinidades, gusto propios y también inducidos por el medio físico en que vive y orientados por una promoción específica. Si esta atracción y orientación se generaliza, entonces podemos afirmar que es el conjunto de representaciones, ideas, creencias e ideales comunes a una sociedad.

Vemos, admiramos, usamos y protegemos el mar como un medio natural de actividades diversas que el ser humano emplea para su beneficio individual y colectivo. Por tanto, su visualización, vocación y usos serán paulatinamente impregnados en la conciencia humana, lo que probablemente generará respuestas en todos los campos de la actividad marítima productiva, protectiva, de servicios sociales, académicos y también deportivos, recreativos, artísticos, etc.

Por ello, esta conciencia forma parte del carácter intangible del sentimiento por el mar de parte de la Nación y juega un papel importante en el desarrollo sicosocial y la determinación de los intereses marítimos que impulsa la proyección reflexiva, crítica y creativa hacia la totalidad de los espacios del dominio marítimo, en todos sus ámbitos y áreas de acción, fortaleciendo el pensamiento alrededor de las actividades socioeconómicas y de presencia nacional e internacional.

Esto nos permite afirmar que la determinación de una conciencia sólida y continuamente fortalecida sobre el mar aportará fuerza intelectual motivadora en las concepciones de orden hacia la política marítima. Paralelamente la educación sobre el mar en todos sus niveles propiciará la idoneidad generadora de recursos para esta conciencia con perspectivas de activo uso científico y tecnológico e implementación de la infraestructura adecuada, que incluya establecimientos técnico-profesionales y universitarios marítimos debidamente equipados para el desarrollo de programas y proyectos de estudio e investigación que incrementen el desarrollo de los intereses marítimos en una acción de causa-efecto.

Al mismo tiempo, esta conciencia nos hará ver la necesidad de enfatizar la creación de instituciones, su organización e implementaciones para los deportes y recreaciones náuticas con políticas específicas que propicien la incorporación de estas actividades al sector educacional y universitario con la difusión de facilidades y procedimientos para su ejercicio masivo a nivel nacional regional, municipal y también empresarial y de clubes dispuestos al aprovechamiento de los medios acuáticos internos y del propio mar.

En conclusión, en el Perú, los intereses marítimos son la viva expresión del deseo colectivo de la Nación de usar el mar como medio natural y aprovechar sus recursos por voluntad propia y motivadora que estimula la idoneidad para el desarrollo de actividades en los campos político, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir a su permanente bienestar y felicidad con todas las garantías de seguridad.

Entonces, la expresión "deseo colectivo de la Nación" por el mar emana de una convicción que vislumbra la necesidad material o espiritual del pueblo peruano, que se proyecta en la conciencia colectiva del país, generadora de una aspiración nacional impregnada en la mentalidad y que comúnmente llamamos "Conciencia Marítima Nacional".

No obstante ello, en el Perú, aún hay signos innegables de fragilidades en la conciencia sobre el mar, pues es justamente por falta de la cohesión deseable en este tipo de aspiración, que desde hace más de 30 años viene siendo cuestionada internamente por algunos pocos peruanos gestores de políticas que están propiciando corrientes opuestas a la firma de la CONVEMAR, basadas en nacionalismos fundamentalistas y aprovechando la libertad de opinión, pero que han impedido que el Perú forme parte de dicha Convención.

Esto último da pie para expresar que la conciencia marítima de un país, como el Perú, siempre tendrá una variabilidad que es función de la solidez y continua promoción de los objetivos y políticas nacionales, su historia y sus valores, donde el mar demarcará los propósitos y acciones con el énfasis propio de sus intereses marítimos.

VI. POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL

Todo lo marítimo es relativo al mar, definido como la masa única líquida que ocupa la mayor parte de la superficie de la tierra; también se llama así a algunas partes de esta masa con individualidad geográfica y dinámica como algunos lagos de grandes extensiones. El término océano es sinónimo del término mar y se usa en geografía y otras ciencias por razones de estudio, investigación y utilización, para distinguir su ubicación, área de extensión, profundidad, etc.

Hacia el mar derivan los continentes y las islas a través de la línea de costa con sus playas o acantilados que avanzan hacia sus profundidades.

Asimismo el hombre, desde los albores de la historia conocida, se ha esforzado y arriesgado en el intento por lograr utilizar el mar en su beneficio para posibilitar sus proyectos de vida, mediante el transporte marítimo, la explotación de los recursos vivos, estudio y aplicación de ciencia y tecnología, protección del ambiente marítimo contra la contaminación, depredación y usos delictivos expansivos, explotación de recursos minero energético, etc.

En este intento, los estados siempre han venido visualizando y sosteniendo la necesidad del diseño de una doctrina marítima fundada en la evolución continua y permanente del dominio marítimo para la formulación de políticas de Estado específicas que comprometan a todos, tanto al liderazgo como a la sociedad en sus diversos niveles de actividad, en el presente y para el futuro.

También en el Perú, aunque todavía sin la cohesión deseada, siempre ha existido el propósito de diseñar objetivos y políticas sobre el mar, dada su condición de país marítimo y determinar cursos de acción para integrar el dominio

marítimo con el interés nacional en la dimensión que sea necesaria para impulsar la prosperidad de su población.

En este empeño han venido trabajando muchos profesionales peruanos que han dejado valiosos testimonios. Todos ellos están permitiendo permanentemente la modernización actualizada de nuestra Política Marítima Nacional Peruana y no cabe duda que estos esfuerzos seguirán y trascenderán en el propósito de las generaciones presentes y futuras.

En este sentido, con el anhelo de colaborar en esta corriente y con los deseos de que se concreten todos los planteamientos actualizados dentro de la Política Marítima Nacional Peruana, menciono algunos que se consideran materia importante en su contenido:

1. La determinación de objetivos tangibles y relacionados con la realidad marítima del Perú, contrastando con los de países de interés y del mundo que permitan su evaluación activa y permanente.
2. El establecimiento de una metodología posible de utilizar con el propósito de lograr su implementación continua.
3. Concatenación de la diversidad administrativa del dominio marítimo evitando fragmentación y compartimentaje de jerarquías, responsabilidades, especializaciones y entidades comprometidas tanto sectoriales, regionales, de instituciones públicas y privadas que interactúan en el medio marítimo: la Autoridad Marítima, Autoridad Portuaria, municipios litorales, empresas navieras, pesca, deportes náuticos, recreación, etc.
4. El establecimiento de un cuerpo legal aplicable y concordante con la compleja realidad marítima nacional, regional e internacional, que norme e institucionalice estudios, investigaciones, asesorías especializadas, considerando su modernización trascendente.
5. El reforzamiento continuo de la conciencia marítima nacional y regional, enmarcada en la tarea de promoción de actividades marítimas, de formación escolar y profesional integrada con el mar y de activación de foros de discusión sobre el valor y significado del mar para la prosperidad del Perú.
6. Establecer estrecha integración entre los objetivos nacionales y la política marítima peruana para que guarde realismo y vinculación con el creciente desarrollo del Derecho Internacional Marítimo, regulado por la Convención del Mar y la corriente del desarrollo de los intereses marítimos del Estado Peruano.
7. El realismo de su contenido debe contemplar los cambios que son fruto de variaciones propias de experiencias en sus aplicaciones y hechos respecto de la situación mundial vinculada a las megatendencias internacionales marítimas.

En conclusión, en el Perú, existe y es tangible su historia marítima escrita por muchos expertos profesionales que por iniciativa del IEHMP han desplegado

esfuerzos de estudio e investigación para concretar en muchos tomos casi toda la realidad marítima peruana, pues continuará conforme el paso del tiempo.

Esta historia es una de las bases estructurales para el perfilamiento, diseño y continua actualización de la Política Marítima Nacional Peruana. Solo queda preguntarnos sí la Política Marítima Nacional es una política de Estado, de gobierno o una demostración concreta de grupo.

La dinamicidad de esta política está marcada por los permanentes análisis de los factores geopolíticos del océano Pacífico, de los factores geográficos, económicos, políticos, humanos, etc., que muestran la realidad y sus vinculaciones proyectadas al futuro dentro de la condición de país marítimo, andino, amazónico, altiplánico, latinoamericano, sudamericano, etc.

Estos análisis continuos tienen que ser recogidos claramente por la Política Marítima Nacional Peruana como parte de los objetivos nacionales del Estado Peruano, desde donde están determinados los "Intereses del Perú en el Mar".

Estos contenidos políticos actualizados, irán consolidando las acciones y responsabilidades para el desarrollo de las potencialidades de protección y defensa de la prosperidad alcanzada en el mar dentro del juego de los intercambios socioeconómicos y de las vinculaciones de competencia industrial, de transporte, de límites demarcatorios, etc. establecidos en los Derechos del Dominio Marítimo Peruano y en el Derecho Internacional Marítimo.

VII. FRONTERA MARÍTIMA

Al igual que muchas instituciones, el IEHMP ha aunado opiniones sobre dos aspectos que comprometen seriamente la integridad territorial del Perú. El primero se refiere a la necesidad de que se cumpla plenamente el Tratado de Lima de 1929 suscrito entre los gobiernos del Perú y Chile, precisando de manera indubitable el último punto de nuestra frontera terrestre con Chile, denominado "Concordia" por el Tratado de Lima de 1929, el mismo que resulta imprescindible para fijar, a su vez, el límite marítimo con ese país, aún pendiente.

El segundo aspecto tiene que ver con la necesidad, igualmente imperiosa, de delimitar nuestra frontera marítima con Chile en base a la primacía del criterio de la equidistancia y el principio de la equidad que, como lo señala la doctrina y jurisprudencia internacionales, constituyen "la reglas de oro" para la delimitación de la frontera marítima entre estados de costas adyacentes.

1. LÍMITE TERRESTRE CON CHILE

A continuación, las principales observaciones son:

a. El artículo segundo del Tratado de Lima de 1929, estableció que "la frontera entre los territorios de Perú y 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".

b. En abril de 1930 las Cancillerías de ambos países instruyeron a la Comisión Mixta de Límites respecto al punto inicial de la frontera, 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, de modo que, **cualquier punto del arco** diste diez kilómetros del referido puente (...). Este punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisora 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".

c. En cumplimiento del acuerdo de 1930, el hito N° 1, denominado "Orilla del Mar" quedó fijado a más de 180 metros de la línea de baja marea o línea de base normal, en las coordenadas 18°21'03" de Latitud Sur y 70°22'56 de Longitud Oeste; determinándose que la línea de frontera terrestre entre Perú y Chile se extendiera desde este hito hacia el mar, o sea en dirección oeste, siguiendo el referido arco de círculo que fue tomado como referencia para la instalación de los primeros doce hitos de frontera, desde el mar hacia el oriente.

d. El problema es que, a pesar de su denominación, el hito N° 1 no llega al mar. La línea de separación entre el territorio continental y el dominio marítimo está determinada por la línea de base, aún pendiente de establecer en el Perú de acuerdo al artículo 54° de la Constitución Política vigente; sin embargo, la referencia internacional aplicable, si los países no establecen lo contrario, es la línea de base normal o línea de baja marea. Por lo tanto, para negociar el tratado que delimite lateralmente sus respectivas zonas marítimas, deberá PRECISARSE el punto CONCORDIA, establecido por la Comisión Mixta de Límites en 1930.

e. En agosto de 1969 Chile obtuvo la conformación de una Comisión Mixta Peruano-Chilena con el propósito aparentemente inocente de verificar la posición del hito N° 1 y erigir, en tierra, torres de enfilamiento con fanales luminosos destinados a señalar una línea imaginaria visible en la dirección del paralelo geográfico que pasa por el hito N° 1. Pretextando que los pescadores de ambos países debían orientarse mejor, a fin de evitar conflictos, identificando el paralelo que pasa por la zona, Chile logró provisionalmente que la Comisión señalara un "límite marítimo" entre ambos países, el cual haría visible la línea del referido paralelo hasta aproximadamente 12 millas, debido a las características de las señales diurnas y nocturnas.

f. Perú considera que la Comisión Mixta de 1969 NO constituyó una Comisión

de Demarcación de Límites ni fue autorizada para modificar la frontera terrestre entre los dos países establecida por el Tratado de 1929. Chile considera, por el contrario, que al materializar el paralelo a partir de ese hito hacia el mar, la Comisión habría demarcado una nueva línea fronteriza no sólo marítima sino terrestre.

g. Este último criterio fue, evidentemente, el motivo para que la Infantería de Marina de Chile instalara, en abril del 2001 una caseta de vigilancia al sur del paralelo geográfico del hito N° 1 pero al norte de la línea de frontera terrestre demarcada en 1930, por lo que la construcción quedó en territorio peruano.

Si bien la Marina de Chile retiró posteriormente la caseta ante el reclamo de las autoridades del Perú, este hecho constituye un peligroso precedente porque, con su propia interpretación del Acta de la Comisión Mixta Peruano-Chilena de 1969, Chile pretendería adueñarse de aproximadamente 16 000 metros cuadrados de territorio peruano desconociendo lo establecido en el Tratado de 1929 y delineado en 1930 por la Comisión Mixta que demarcó la frontera. Posteriormente, en el año 2003 un miembro de la Marina de Chile disparó contra un peruano, dentro de esta misma área, causándole la muerte, delito aun sin aclararse.

2. CONCLUSIÓN SOBRE LÍMITES TERRESTRES

Para concluir esta parte, deseo hacerlo expresando lo siguiente:

a. Como se desprende de todo lo expuesto, es nuestra opinión que el Congreso de la República acuerde autorizar la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), por considerar que es el foro adecuado para que se garantice, ante la comunidad internacional, el reconocimiento de nuestro mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental.

b. Debe promulgarse la ley para el trazado de las denominadas Líneas de Base a partir de las cuales se deberá medir el dominio marítimo hasta las 200 millas, como lo dispone nuestra Constitución.

c. Deben modificarse o derogarse, en todo o en parte, las normas legales que convaliden, por error o inadvertencia, alguna situación perjudicial para la integridad de nuestro dominio marítimo , previa opinión de nuestra Cancillería.

d. Perú debe precisar junto con Chile y en cumplimiento del Tratado de 1929, el lugar exacto del punto que intercepte la orilla del mar sobre la línea de baja marea y que diste, como cualquier punto del arco establecido en 1930, diez kilómetros al puente sobre el río Lluta. Como lo fijó la Comisión Mixta peruano-chilena de ese año, "Este punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar, será el inicial de la línea divisoria entre Perú y Chile".

e. Luego de quedar plenamente identificado nuestro punto final o inicial -como

quiera llamársele- de nuestra frontera terrestre, se deberá gestionar ante Chile la realización de conversaciones para llegar a un acuerdo sobre el límite marítimo, ya que, como lo ha señalado nuestra Cancillería, "Hasta la fecha el Perú y Chile no han celebrado, de conformidad con las normas pertinentes del Derecho Internacional, un tratado específico de delimitación marítima".

f. Las negociaciones deberán realizarse con Chile en base a las normas que el derecho internacional establece conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y deberán propugnar que se arribe a la suscripción de un tratado de fronteras marítimas con todas las formalidades que el derecho internacional prevé para este tipo de instrumentos, pero, sobre todo, con respeto a la primacía del criterio de línea media o equidistante para el Mar territorial y el principio de equidad en el caso de la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Como lo indica el diplomático peruano Alfonso Arias-Schreiber Pezet, "la norma más relevante (podría decirse 'la regla de oro') para la delimitación de la frontera marítima entre Estados de costas adyacentes es la primacía del principio de equidad. Donde no existen circunstancias especiales que exijan recurrir a un método distinto, debe aplicarse el criterio de la línea media o equidistante, precisamente con el fin de llegar a una solución equitativa para las partes. Así lo reconocen la jurisprudencia y la doctrina sobre la materia, y así lo confirman los artículos respectivos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar"

g. Para estas negociaciones se considera, además, que los profesionales y técnicos que participen, en representación del Perú, para el tratamiento de este importante tema, cuenten con la idoneidad profesional que garantice la solvencia de sus aportes.

VIII. UNA PROPUESTA: "EL CONGRESO DEL MAR"

La ocupación y distribución de prácticamente la totalidad del planeta en estados, en asociaciones de estados, en mercados tanto productores como consumidores, en áreas urbanas y rurales, en espacios de recursos naturales y potencialidades prospectivas, en geografía física y poblaciones diferentes, pero con necesidades casi siempre manifiestas por demandas sucesivas y por insatisfacciones evidentes, induce a los gobiernos y gobernados a tomar decisiones y ejecutar convenientemente acciones dentro de un proceso de intereses y aspiraciones, con aplicación de todos los factores biogeográficos endógenos y exógenos.

Por tanto, cada Estado con sus sistemas vivenciales, tiene necesariamente que balancear sus relaciones de vinculación al interior y externamente para desarrollar sus potencialidades, hacer conciencia y generar cultura de íntima relación entre sus factores históricos, geográficos, ambientales, etc., con las acciones de sus pueblos y gobernantes.

Entonces, la experiencia nacional e internacional y sus normas y principios demuestran que una de las fuerzas más importantes de los países como el Perú, es la motivación y capacidad de su pueblo para enfrentar sus problemas. Por ello, debemos considerar que lo esencial de las actividades de las personas con capacidad profesional, técnica y artística es la de promover información, hacer escuela y preparación específica, abrir y mantener diálogos continuos, etc., para fortalecer un consenso básico y trascendente sobre la conducción política del país hacia un futuro mejor.

Es imprescindible continuar con la importante tarea institucional de promover mayor participación académica, profesional y técnica especializada en temas relacionados con el mar.

Siguiendo estos criterios, en el presente ensayo sobre el mar, se ha revisado someramente la historia antigua relacionada y se ha hecho referencias sobre la importancia de la obra **Historia Marítima del Perú** como banco dinámico de datos de su pasado histórico marítimo. También se han revisado algunos aspectos de investigación científica y sus significados para el desarrollo socioeconómico marítimo. Asimismo se han revisado aspectos estratégicos y geopolíticos que movilizan los intereses sobre el mar para el desarrollo del Perú, marcando empeños alrededor del aprovechamiento efectivo, eficaz y eficiente de sus posibilidades y perspectivas.

Con todo ello, se ha querido expresar la conjunción de áreas de estudio, investigación y actividades en la temática del Mar con el objeto de dar una rápida visión de propósitos y necesidades que se perfilan y tal vez esquematizan aspectos fundamentales de iniciativas que se refieran al mar en general y al mar peruano en particular, desde todos los ángulos, áreas de investigación, estudio y aplicación a través de proyectos que comprometan al estado, al gobierno, empresas, instituciones universitarias y académicas y demás organizaciones a generar la visión del mar como medio de desarrollo y prosperidad, con la preparación conveniente en la vinculación del Perú con todos los países de interés en la Cuenca del Pacífico.

También, se pretende poner énfasis en que el ordenamiento de estas ideas deberá permitir reflexiones, críticas y creatividad alrededor de las motivaciones originarias sobre el uso del mar realizado hasta ahora y evaluar sus resultados, además, crear conciencia y generar políticas específicas para el uso futuro cercano y lejano, tal vez en una primera etapa, hasta el año 2021 en que la República del Perú cumple 200 años de su independencia.

Todo esto puede dar pie a la, hasta ahora, latente organización de un evento nacional e internacional sobre el mar que se denominaría: "EL CONGRESO DEL MAR" y cuya expresión concreta sería anual o bienal en el lugar y fecha que se elijan.

Este evento, con el apoyo integral podría convertirse en el foro más amplio de

discusión y evaluación de estudios, investigaciones, proyectos, etc., del mar, es decir sobre lo que se ha hecho y lo que se debe hacer enfrentando el reto del futuro.

El carácter y alcance deberá ser permanente y total, siendo necesario que el IEHMP u otro organismo afín de que actúe como Secretaría Pro Témpore de organización y convocatoria de instituciones y organismos de auspicios académico, logístico, económico público y privado, nacional e internacional.

Para ello, será necesario el nombramiento de una Comisión Permanente que tenga prerrogativas académicas, administrativas y financieras de organización y control multifacético y polivalente considerando que cada proyecto de organización del evento tendría una maduración mínima de un año.

Se considera también que esta propuesta, de ser aprobada, podrá permitir un logro institucional al IEHMP, tan importante como todo lo actuado hasta la fecha incluyendo la presentación de la **Historia Marítima del Perú**. Además contribuirá grandemente a los objetivos y fines que el Perú siempre ha deseado sobre el mar. Dejo a consideración del IEHMP la presente propuesta.

MENSAJE

La nacionalidad, el territorio y el acervo cultural del Perú
son patrimonio de todos y cada uno de sus habitantes
que trascienden en el tiempo y en el espacio, sobre todo
de aquellos comprometidos con el futuro enfrentando
los desafíos en el Mar de Grau, los desiertos de las costas,
las punas y quebradas de los Andes y la hostilidad de la Amazonía.
Solo se necesita sentimiento de peruanidad, propósitos
de unión y fe en la nación peruana.

BIBLIOGRAFÍA

- Auge S.A. Editores. **Atlas geográfico y económico. El Perú y sus recursos**. Lima-Perú, 1994.
- Brousset Barrios, Jorge. los Límites Entre Perú y Chile. **Revista de Marina**, año 96, N° 2 - 2003, Lima-Perú.
- Castro Contreras, Jaime. **Geopolítica una visión del Perú y sus posibilidades**. 1994, Editorial Distribuidora Buenaventura S.r.l. Lima - Perú.
- De Rávago Bustamante, Enrique. **Viaje y estudios en la Historia de la Geografía**. Edición Privada. Lima Perú, 2003.
- Odum, Eugene P. **Ecologia.** Nueva Editorial Interamericana S.A. México D.F., 1984.
- Ponce de León Bardales, Rosa Graciela. **El Perú y sus recursos**.
- Vegas Vélez, Manuel. **Ecología y Mar Peruano** Editorial Hozlo S.R.L. Lima-Perú.
- Zevallos Newton, Ricardo. La Oceanografía y su significado. **Revista Adogen** N° 65, Lima-Perú, 1997.

Discurso de recepción del Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez, S.J.

Con singular complacencia recibe hoy nuestro Instituto, como Miembro de Número, al señor Contralmirante Raúl Parra Maza. Por acuerdo de nuestro Consejo Directivo me toca el honor de pronunciar el discurso de acogida; y lo hago con la grata satisfacción de reconocer la prestante trayectoria de nuestro nuevo consocio en la Marina de Guerra; y el dinamismo, empeño y eficiencia con que viene presidiendo en los últimos años la Sociedad Geográfica de Lima, la más antigua de las instituciones científicas del país.

El Almirante Parra ingresó en la Escuela Naval de La Punta en enero de 1949. Entre sus estudios de postgrado podemos nombrar los de Calificación en Submarinos (1957), Ingeniería de Sistemas de Armas, en Argentina (entre 1962 y 1963); el curso de Alto Mando de la Escuela Superior de Guerra Naval; los Cursos de Defensa Nacional Internamericana y Relaciones Internacionales en Washington; así como los cursos de Administración Empresarial en la Universidad del Pacífico y ESAN, y el Centro de Altos Estudios Militares, en la Promoción de 1978.

Ha ejercido la docencia como instructor de Cadetes de la Escuela Naval del Perú entre 1965 y 1967; profesor de los cursos de Artillería, Control de Tiro Naval, Meteorología y Operaciones Navales. Ha sido Jefe la Escuela de Ingeniería de Armas en el Postgrado de Oficiales de Marina; y conferenciante de Geopolítica en el CAEM de 1980 a la fecha.

En cuanto a los comandos navales ejercidos, el Almirante Parra ha sido comandante del BAP "Chimbote", segundo comandante del BAP "Mollendo" y comandante del crucero BAP "Capitán Quiñones". También ha desempeñado los cargos del Jefe de Estado Mayor del Comando de la División de Cruceros, y de Comandante de la V Zona Naval y Fuerza Fluvial de la Amazonía (en Iquitos) de enero a diciembre de 1985. Pasó a la situación de retiro en enero de 1986.

Ha publicado con gran frecuencia diversos artículos, en la Revista de Marina, pero también la Revista del Instituto Peruano de Geopolítica y Estrategia y en la Revista del Centro de Altos Estudios Militares, así como en diarios de circulación nacional.

Mención especial merece nuestro nuevo Miembro de Número por su excelente labor como Vicepresidente primero y ahora como Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima. Es conocida la estimable tarea que han cumplido en la historia de este ateneo distinguidos oficiales de la Marina de Guerra del Perú. No puedo menos de recordar esta noche al Vicealmirante Melitón Carvajal y Ambulodegui (1847-1935), de quien desciende nuestro actual Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. El Vicealmirante Carvajal era trece años menor que el gran Almirante Miguel Grau, pero compartió con éste la última campaña a bordo del Monitor "Huáscar", como Mayor de Órdenes de la primera división. Llegaba a la vanguardia de la guerra naval con el prestigio indiscutible de su preparación y de sus cualidades de geógrafo y de experto en los ríos de la Selva,

donde verificó la navegabilidad de los ríos Marañón, Huallaga y Ucayali.

En el glorioso Combate de Angamos cayó Carvajal seriamente herido; fue llevado a Chile como prisioneros de guerra, hasta que regresó a la Patria, canjeado con un prisionero chileno. Continuó luego incansablemente prestando importantes servicios a la Nación; y presidió la Sociedad Geográfica de Lima en dos ocasiones: de 1898 a 1900, y de 1919 hasta 1934, un año antes de su fallecimiento.

El segundo oficial de la Marina que llegó a ser Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima fue el recordado Vicealmirante Carlos Rotalde, de 1949 a 1951. Y el tercero es ahora el Contralmirante Raúl Parra, cuya gestión es muy meritoria, dados los escasos medios de que dispone la Sociedad y más aún por las trabas increíbles provenientes de la Administración Municipal, la cual ha llegado al extremo de dictar cobranza coactiva de arbitrios y embargo definitivo sobre bienes, valores y fondos de cuentas corrientes, etc. por concepto de pago de arbitrios. Cabe recordar que la Sociedad Geográfica de Lima fue fundada en 1888; es una institución al servicio de la Nación y por ley se halla exonerada del pago del impuesto al Patrimonio Predial. Hacemos votos señor contralmirante, para que las autoridades de Lima Metropolitana entren en razón, y, como Ud. mismo lo ha dicho en un valiente recurso oficial, cesen en esa inaudita "campaña de persecución" a una benemérita sociedad científica de tan señalado prestigio internacional.

El Almirante Parra nos ha propuesto como tema de su disertación de esta noche reflexionar sobre el mar, asunto en sí de una vastedad ilimitada; pero con acierto, el recipiendario luego de unas indicaciones históricas iniciales dirige nuestra atención a lo que el mar significa en cuanto condicionamiento y proyección en un país de tan trementos contrastes como es el Perú.

Acerca de la conciencia marítima nacional, el Almirante Parra subraya en su discurso los lineamientos que enmarcan la labor de nuestro Instituto, a saber, la promoción y el fortalecimiento de dicha conciencia en todos los ámbitos de nuestra realidad. "El Perú -cito textualmente-, con 3080 kilómetros de costa al océano Pacífico y ubicado en la estratégica zona central de Sudamérica, que constituye el centro neurálgico que nos hace intervenir en las realidades geopolíticas que ello implica, especialmente a las enunciadas premisas de integración y globalización, está obligado a impulsar profesional e institucionalmente todas las medidas de efectos multiplicadores para ir introduciéndonos al flujo de los intercambios de la Cuenca y Era del Pacífico. Y precisamente en momentos en que no quedan barreras para el vertiginoso avance científico y tecnológico que hay a través del mar".

Hay que superar los conceptos de anticuados manuales de geografía que siguen enseñando que el Perú es un país que "limita" por el oeste con el océano Pacífico. "El océano Pacífico -advierte el almirante Parra- no es un límite del Perú, sino su vinculación trascendente con todos sus factores de desarrollo socioeconómico".

"Esta óptica rompe las barreras de los límites y mejora las proyecciones y posibilidades".

Una correcta conciencia marítima debe, pues, estar presente desde la escuela, sustentada en la historia (de la cual siempre se aprende) y en el amor a la Patria, que no es retórica, sino trabajo serio, empeñoso y perseverante.

Está muy bien la descentralización y la regionalización, pero no sujetándolas a variables coyunturas o contingencia de partidismo político y unas miopes perspectivas, excluyentes y cantonalistas, ajenas al bien común del país.

No obstante los esfuerzos logrados para construir consensos y soldar voluntades queda mucho por hacer. Nuestro nuevo Miembro de Número comprueba que "aún existe evidencias de fragilidades en la conciencia sobre el mar, pues es justamente por falta de la cohesión deseable en este tipo de aspiración (que) desde hace más de treinta años viene siendo cuestionada internamente por algunos pocos peruanos gestores de políticas que están propiciando corrientes opuestas a la firma de la CONVEMAR, basadas en nacionalismos fundamentalistas y aprovechando la libertad de opinión, pero que han impedido que el Perú forme parte de dicha Convención".

Creo, señores, que la designación del Contralmirante Parra, como Miembro de Número nos augura una colaboración que garantiza seriedad y solvencia profesional y académica. En nombre de mis colegas y de quienes estamos tan vinculados a esta Casa, le expreso, señor Almirante, nuestra más cordial bienvenida y congratulación.

*La Guerra con Chile y el New York Times**

CAPITÁN DE NAVÍO FRANCISCO YÁBAR ACUÑA

Constituye para mí un alto honor hacer uso de la palabra esta noche de especial significación en mi carrera como miembro de la Marina de Guerra del Perú y como historiador. El haber sido invitado a incorporarme como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos es un privilegio que valoro profundamente y por ello deseo expresar mi agradecimiento a los ilustres miembros del Consejo Directivo.

El hecho de compartir con ustedes la grata satisfacción de haber sido seleccionado como Miembro de Número por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos me resulta doblemente emotivo, pues si bien es cierto que tan alta designación provoca en mí un natural orgullo, también es cierto que lo poco que he escrito y en aquello que pueda haber contribuido para difundir nuestra rica y larga historia, ha encontrado en ustedes campo fértil y accesible, por lo que su presencia en esta noche representa un reconocimiento al cual tampoco me creía merecedor.

El trabajo que presento como aporte en mi incorporación al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos no constituye un extenso análisis histórico ni una monografía especializada. El trabajo que presento esta noche es una recopilación documental, esto es, una colección de documentos relacionados con un tema específico y ordenado metódicamente para su mejor explotación.

Vengo investigando vehementemente hace algunos años la historia de la Guerra con Chile y uno de los escollos naturales en este trabajo es la dispersión de las fuentes y la dificultad de investigar en repositorios extranjeros donde se encuentra

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 29 de setiembre de 2004.

información importante relacionada con el tema que acabo de mencionar. Por ello considero importante la recopilación documental y la que he realizado se basa en la investigación del periódico norteamericano **New York Times** comprendido entre enero de 1879 y julio de 1884. He logrado reunir y digitalizar poco más de 1000 artículos, los mismos que he ordenado cronológicamente, además de haber preparado un índice para facilitar su lectura.

Permítanme introducir en esta oportunidad una pequeña aproximación a este trabajo.

A diferencia de nuestros tiempos, donde la televisión y la radio constituyen elementos informativos por medio de los cuales las noticias se pueden transmitir casi instantáneamente desde el lugar donde se originan, y donde incluso los periódicos mantienen páginas electrónicas en Internet, desde las que podemos leer las noticias antes que aparezcan en ediciones impresas; en la época que se enmarca nuestro trabajo, era el periódico casi el único medio noticioso por medio del cual se daban a conocer los acontecimientos y se transmitían masivamente las ideas.

El **New York Times** apareció por primera vez el 18 de setiembre de 1851 y desde entonces, hasta la actualidad, ha sido considerado uno de los periódicos más importantes de los Estados Unidos de América. Como es natural, un conflicto de vasta magnitud en la zona salitrera más rica del mundo era un tema que llamaba la atención por sus implicancias económicas y entre 1879 y 1884, el periódico publicó una serie de artículos relacionados con la guerra que sostuvo Chile contra Bolivia y el Perú.

Las noticias referidas a la guerra que fueron publicadas en el **New York Times** son prácticamente una narración continua de eventos, lo cual nos permite considerar el conjunto de artículos como un verdadero diario de bitácora del conflicto. Las fuentes del periódico son variadas: como fuentes primarias debemos considerar las cartas y documentos originales, en su mayoría pertenecientes al archivo de la Secretaría de Estado de los Estados Unidos; los reportes de sus corresponsales en Lima y Santiago, así como las noticias que por medio del cable se transmitían desde las principales capitales del mundo. Las fuentes secundarias de las que se sirvió el periódico son las ediciones impresas de otros periódicos que publicaban noticias relacionadas con la guerra; entre muchos, destacan periódicos panameños, norteamericanos, chilenos, británicos e incluso periódicos chilenos editados en Lima.

Aunque es evidente que en muchas oportunidades la descripción de los hechos no concurre con la realidad, pues las noticias obedecen a reportes basados en rumores o apreciaciones inexactas, incluso estas noticias son interesantes, ya que en parte son el reflejo del ambiente que se vivía en los países en conflicto donde, por las inmensas distancias y los escasos medios de comunicación, las noticias eran susceptibles de estas variaciones. Sin duda, en este caso de noticias inexactas,

THE BATTLE OF IQUIQUE.
New York Times (1857-Current file): May 31, 1879. ProQuest Historical Newspapers The New York Times pg. 1

THE BATTLE OF IQUIQUE.

THE CHILIAN SHIP ESMERALDA BLOWN UP BY HER COMMANDER.

LONDON, May 30.—The Chilian ship-of-war Esmeralda, which was sunk in the naval engagement off the harbor of Iquique, was built in England of teak. She was a steam corvette. In 1875, during a heavy gale, she went ashore in Valparaiso Bay, and had to undergo extensive repairs. She was named after a Spanish 40-gun frigate, cut out from under the forts of Callao in 1820 by the Chilians and their allies. She was commanded by Admiral Cochrane. The Covadonga, the other Chilian ship-of-war sunk in the same engagement, was a Spanish steam war sloop, captured during the war with Spain in 1865, when the Spanish fleet blockaded the Chilian coast. She was of 500 tons register, and was armed with two 70-pounder Armstrongs. The Esmeralda registered 800 tons, and carried 12 40-pounder Armstrongs.

The Chilian Minister at London has received a telegram, stating that the Chilian ship-of-war Esmeralda became disabled, and her Captain fired the magazine to prevent her from falling into the hands of the enemy.

LONDON, May 31.—The *Standard* has information that the Chilian wooden vessel, the Covadonga, was not sunk in the fight off Iquique, as has been reported. The *Standard* says that orders have been telegraphed for the greater part of the British Pacific squadron to assemble on the coasts of Chili and Peru.

Así informó el **New York Times** sobre el combate de Iquique.

también influye la censura y el deseo de los países en mostrar una verdad que convenga a sus intereses.

Como en la actualidad, la dimensión social de la prensa es tal vez un plano de análisis mucho más interesante, pues es a través de los medios de comunicación que se transmiten ideas que por lo general influyen y crean corrientes de opinión en los lectores. En este sentido, la prensa escrita fue el principal medio de difusión de ideas políticas antes de la aparición de los medios de comunicación que utilizan hoy el espectro electromagnético para tal fin. El **New York Times** no escapa a esta observación y en él podemos encontrar una corriente de opinión que, defendiendo posiciones propias de la política norteamericana, lamentablemente fue contraria a los intereses del Perú.

La causa de la guerra fue para el **New York Times** la decisión de Bolivia de aumentar el impuesto al salitre exportado por empresas chilenas contraviniendo un tratado entre ambos países que impedía tal procedimiento, demostrando que el análisis se basaba en el hecho del incumplimiento del tratado mismo, mas no en la justicia o injusticia del impuesto y los motivos de Bolivia por imponerlo.

En marzo de 1879 el **New York Times** no dudaba de la victoria chilena sobre Bolivia y opinaba que tanto el ejército como la marina de Chile eran superiores, subrayando que Bolivia no poseía este último elemento militar, lo que la hacía muy vulnerable frente a su enemigo. El análisis que hizo el periódico de los países en conflicto, conforme se incrementaba la tensión internacional, incluía al Perú como una tercera parte que probablemente se vería involucrada en la guerra, así como también la Argentina, que en aquel entonces tenía una disputa limítrofe con Chile por el territorio patagónico.

Incluso antes de que el Perú y Chile se embarcaran en la guerra, la percepción del periódico era que ambos países se enfrentarían en el corto plazo. Con relación a esta percepción, el análisis del aspecto naval de ambos países fue cubierto con suma atención, pues el desarrollo de los blindados era un tema en boga en aquel entonces y cualquier novedad que los involucrase era de interés público. Siendo Chile y Perú poseedores de blindados, era de interés compararlos y analizar las probabilidades de éxito de cada una de las partes. Así por ejemplo, en un artículo publicado el 2 de abril de 1879, encontramos una buena descripción de las fuerzas navales opuestas, resaltando el periódico que los oficiales peruanos eran manifiestamente superiores, anotando como ejemplos los nombres de Aurelio García y García, Miguel Grau, Lizardo Montero, Camilo Carrillo, Ismael Portal y Juan Guillermo More.

El corto relato del combate de Punta Chipana, comentado por la página editorial del **New York Times** del 8 de mayo de 1879, comienza con una frase que llama la atención: "...La guerra de expoliación que Bolivia y Perú están emprendiendo contra Chile..." Curiosa manera de comenzar la narración, pues la palabra *expoliación* da a entender que los aliados estaban emprendiendo una guerra injusta,

dando el sentido de que eran Perú y Bolivia los agresores y que trataban de despojar a Chile de algo que justamente le pertenecía.

Siguiendo los acontecimientos, las noticias inmediatamente posteriores tratan sobre los bombardeos a nuestros puertos de Mollendo y Pisagua, acciones que merecieron duras críticas del **New York Times**, pues el periódico, con justa razón, consideraba que eran puertos sin valor militar y sin posibilidad de defensa.

El siguiente hecho que resalta fue el combate de Iquique. La primera noticia publicada por el **New York Times** sobre el tema apareció el 30 de mayo de 1879, donde se informó del hundimiento de la "Esmeralda", de la "Covadonga" y de la "Independencia", pero al día siguiente rectificaron la nota indicando que la "Covadonga" no había sido hundida. Comentando este encuentro, el **New York Times** indicó que el único interés de la guerra para los Estados Unidos era de índole política y comercial, y el valor militar sólo podía estar en la guerra naval, pues estimaba que las operaciones terrestres, dadas las considerables distancias de la costa de los tres países, serían difíciles de realizar. Como corolario al combate de Iquique, el periódico anotó la superioridad de los buques chilenos, especialmente después de la pérdida de la "Independencia".

El periódico reconoce en el capitán Arturo Prat su gesto de heroísmo al enfrentarse al "Huáscar", notándose la transcripción de fuentes chilenas para describir el combate; pero más interesante resulta para nosotros el relato que hizo del combate y de la muerte del comandante de la "Esmeralda", don José Antonio de Lavalle a su paso por Nueva York, cuando se dirigía al Brasil para asumir nuestra representación diplomática. Allí, el enviado peruano declaró que el capitán Prat efectivamente abordó el "Huáscar", espada en mano, y murió a consecuencia de un culatazo que le propinó un tripulante del monitor.

Las incursiones del "Huáscar" sobre las líneas de comunicaciones enemigas, así como los enfrentamientos que tuvo antes del combate de Angamos en diferentes puertos, interesan para verificar la repercusión internacional de estos acontecimientos y confirman que la opinión internacional ponía de relieve y resaltaba los méritos de nuestros marinos y criticaba la inacción de los buques enemigos. Especial atención merecen las noticias sobre la captura del "Rímac" y las opiniones sobre la reacción popular que produjo en Chile la captura del regimiento Carabineros de Yungay. En este sentido, el periódico subrayó en un editorial que los buques peruanos, pese a tener menor poder combativo que los buques chilenos, poseían la iniciativa en el mar y que esta actitud trajo la renuncia del Ministro de Guerra chileno y una crisis de gobierno.

El combate de Angamos también fue materia de varios artículos. La heroica resistencia del contralmirante Miguel Grau mereció destacados elogios por parte del periódico norteamericano. El **New York Times** consideró el combate como el más grande enfrentamiento de blindados que el mundo había visto hasta entonces y

dijo que el contralmirante Grau, con una gran proporción de oficiales y tripulación, habían muerto como los hombres debían hacerlo en estas situaciones, al pie de sus cañones. El periódico bautizó el combate como el Trafalgar del Pacífico.

La consecuencia de la pérdida de la escuadra fue el inmediato transporte de las tropas chilenas hacia el sur peruano y el desembarco en Pisagua. El **New York Times** destacó que fueron alrededor de 8 000 chilenos los que desembarcaron al amparo de los cañones de su escuadra y que la plaza estaba defendida por 1 200 peruanos y bolivianos, pero parcializó su opinión, dejándose llevar por la versión del vencedor, exagerando el desembarco como uno de los combates más importantes de los últimos tiempos y sosteniendo que en aquella oportunidad los chilenos actuaron con valor, olvidando la larga y tenaz resistencia de los pocos defensores de Pisagua.

El encuentro de San Francisco y la batalla de Tarapacá también fueron profusamente detallados en el periódico. Se destaca en la descripción de los hechos la noticia de la deserción de la tropa boliviana y la marcha de nuestra tropa por el desierto de Tarapacá, ponderando el buen comportamiento de nuestros soldados comandados por el general Buendía y el coronel Suárez en la batalla de Tarapacá. Pero más interesante resultan los comentarios del **New York Times** relacionados con supuestas propuestas donde Chile ofrecía a Bolivia el departamento de Moquegua a cambio de los territorios de Antofagasta y Tarapacá.

Por demás triste resulta leer los comentarios que hizo el diario sobre nuestra política interna tras el derrumbe del gobierno de Prado. Las noticias de la revolución de Piérola en diciembre de 1879, así como la llegada del general Prado a Nueva York y un breve recuento de su presidencia fueron cubiertos por el periódico como ejemplo de un país en desgracia, a la par que un artículo editorial daba opinión sobre la constante inestabilidad política a la que estaban sometidos los países latinoamericanos.

Los episodios que sobresalen en la primera mitad del año 1880 se relacionan con la actividad de Piérola como nuevo presidente del Perú, y en el campo militar la doble ruptura del bloqueo de Arica efectuada por la corbeta "Unión" al mando del capitán de navío Villavisencio y, posteriormente, la poco difundida incursión del pequeño transporte peruano "Oroya" en el puerto de Tocopilla, donde capturó un remolcador que posteriormente fue transformado en el Callao en una cañonera de defensa de costa.

Las batallas de Tacna y Arica, donde quedó aniquilado nuestro ejército profesional, merecieron evidentemente la atención del **New York Times**. En una primera oportunidad el periódico informó de la derrota del ejército enemigo en manos de los aliados, pero después se informó de la suerte adversa de nuestras armas. Resulta meritorio que el periódico incluya en su versión la célebre frase del coronel Bolognesi ante la intimación de rendición de la plaza que defendía, "resistiremos hasta quemar el último cartucho".

THE CAPTURE OF THE HUASCAR.

LONDON, Oct. 29.—The *Daily Telegraph*, in its financial article, says: "Private telegrams received in this city confirm the report of the capture of the Peruvian iron-clad Huascar. One telegram is understood to assert that the Huascar's crew were all massacred. The Huascar was captured by the Admiral Cochrane and another Chilian iron-clad, which placed the Huascar between two fires and compelled her surrender, after all three vessels had been seriously damaged."

La captura del "Huáscar" después del combate de Angamos, según el **New York Times** en su edición del 29 de octubre de 1879.

Perdido el Ejército del Sur -en verdad el ejército profesional del Perú-, un observador imparcial pudo haber pensado que sin buques y sin ejército, al Perú no le quedaba más remedio que buscar la paz. Por ello es que en los inicios de la segunda mitad de 1880 aparecen las noticias relacionadas con el intento norteamericano de concertar la paz entre los países en conflicto. Abundante información se puede leer sobre este tema en el periódico, pero lamentablemente estas conversaciones no llegaron a ningún final satisfactorio. Comentando el fracaso de las negociaciones diplomáticas auspiciadas por los Estados Unidos, el **New York Times** atribuyó el resultado a las excesivas exigencias de Chile, señalando que la guerra tenía ahora una característica diferente: se trataba de una guerra de conquista.

El bloqueo de los puertos peruanos, en especial el del Callao, fue noticia importante para el **New York Times,** donde podemos encontrar noticias de los bombardeos sobre nuestro principal puerto y algunos de los combates entre torpederas y cañoneras. Sobresalen también las noticias sobre el uso de torpedos para hundir al "Loa" y a la "Covadonga", hecho que debió recordar a los norteamericanos la guerra civil que años atrás había tenido acontecimientos similares. También relacionado a este tema de torpedos y torpederas, encontramos un interesante informe sobre la supuesta venta del Destroyer al Perú, buque torpedero del genial inventor John Ericsson, el mismo que diseñó el Monitor durante la guerra civil norteamericana.

Para fines de 1880 el **New York Times** dio cuenta de los movimientos de las tropas chilenas hacia el norte, así como de los terribles bombardeos de diversos puertos de nuestra costa central, relacionándolos como el preámbulo a una campaña sobre Lima. Para diciembre de ese año, el periódico informó de la triste situación del Perú: casi toda su costa sur ocupada, sus principales puertos bloqueados y con un ejército enemigo en las puertas de Lima.

Cuando el enfrentamiento era ya inminente a principios de enero de 1881, el **New York Times** comenzó a publicar noticias sobre la situación militar del momento. Cuando se produjo el desastre de San Juan y Miraflores, la versión de las batallas fue tomada del periódico chileno **La Actualidad**, publicado en Lima inmediatamente después de ocupada la ciudad. Teniendo como fuente nuevamente la versión del vencedor, el **New York Times** destacó la acción de las tropas enemigas y detalló la forma en que los principales jefes chilenos condujeron sus operaciones; al referirse al lado peruano, el periódico señaló que hubo una suerte de ineptitud en el comando y arguyó que, aunque nuestras tropas se defendieron bien, la excesiva línea de defensa fue difícil de sostener y diez mil hombres de nuestra reserva nunca entraron en acción.

En el periódico podemos leer también una carta poco conocida del famoso aventurero norteamericano Paul Boyton, quien trabajó en el Perú como torpedista a fines de 1880 y que intentó, sin éxito, hundir los principales buques enemigos. La carta interesa para verificar su actividad torpedista, ciertos pormenores de la

batalla de Miraflores y la actividad de la Guardia Urbana Extranjera tras la retirada de Nicolás de Piérola al interior del país.

Luego de la caída de Lima en enero de 1881, el **New York Times** calificó al Perú como un país virtualmente conquistado, contrastando nuestra anárquica realidad con la prosperidad económica y estabilidad política que se vivía en Chile gracias a la explotación de los recursos obtenidos por sus armas. Por otro lado, la toma de la capital pareció, en un principio, que conduciría a la rendición del Perú, pero la negativa de Piérola de rendirse llamó la atención del periódico, calificando al Dictador de estar alejado de la realidad.

El transcurrir del Perú el año 1881 fue para el **New York Times** el de un país anarquizado, donde coexistían dos gobiernos y una autoridad militar de ocupación que no podía concretar la paz con el vencido porque, pese a ser antagónicos, Piérola y García Calderón coincidían en no querer firmar la paz con cesión territorial.

Es en esta difícil coyuntura cuando se produjo la intervención diplomática norteamericana en favor del Perú, promovida por el entonces Secretario de Estado James Blaine. La postura norteamericana, en contra de la cesión territorial y a favor de una compensación económica del Perú a Chile como consecuencia de su derrota, fue motivo de un enfriamiento en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos. Es aquí donde aparece la parte más interesante del análisis de los artículos del **New York Times**, periódico cuya posición política era contraria a la del Secretario de Estado, y cuyos comentarios editoriales estuvieron en oposición a la intervención norteamericana en los asuntos de Chile con Perú y Bolivia.

La tensa relación entre los países mencionados llegó a motivar en el periódico la publicación de editoriales donde comparaban la flota norteamericana con la chilena y concluían que la última era superior. Para noviembre de 1881, el **New York Times** denunció que las dificultades diplomáticas entre los Estados Unidos y Chile se debía a la actitud contrapuesta de los representantes norteamericanos en Lima y Santiago, que competían entre sí para sustentar sus diferentes puntos de vista sobre la solución del conflicto, responsabilizando de ello al Secretario de Estado, a quien acusaban de no haber dado claras instrucciones ni haber escogido a los hombres idóneos.

Poco después, en diciembre de 1881, se desató en Washington un escándalo político que influyó en la destitución de Blaine como Secretario de Estado. Se denunció en esa oportunidad un "gigantesco lobby" donde capitalistas norteamericanos reunidos en la Peruvian Company, querían administrar el guano y el salitre de Tarapacá, para lo cual supuestamente estuvieron en coordinación con Blaine y usaron la diplomacia norteamericana para sus fines económicos.

Cuando en enero de 1882 Blaine fue relevado por Frelinghuysen, el **New York Times** felicitó al gobierno por tal decisión y saludó el cambio en la política exterior norteamericana que inmediatamente produjo, señalando que con ello se alejaba la probabilidad de una guerra contra Chile, situación indeseada cuya gestación recaía

sobre Blaine y los dos representantes diplomáticos norteamericanos enviados por él, de quienes insinuó estaban relacionados en el misterioso escándalo de la Peruvian Company.

El escándalo de la Peruvian Company un tema tocado con profundidad por el **New York Times**, con la evidente intención política de combatir la postulación de Blaine a la presidencia de los Estados Unidos. Esto resulta hoy interesante para quienes estudiamos los sucesos de aquel tiempo, pues en el periódico aparecieron publicados diferentes documentos que revelan las instrucciones que recibieron los representantes diplomáticos norteamericanos en el Perú, las comunicaciones entre estos representantes y el Secretario de Estado, así como diversas cartas del agente diplomático del gobierno de García Calderón en los Estados Unidos. Toda esta información revela que ciertamente el gobierno de García Calderón trató de conseguir la intervención de los capitales norteamericanos en Tarapacá con el fin de evitar la desmembración territorial, información que no es desconocida, pero que difícilmente se puede conseguir en nuestra historiografía en su versión original.

El periódico defendió la posición de Chile en cuanto a la paz con cesión territorial y la Campaña de la Breña fue vista por el **New York Times** como una resistencia absurda, calificando a los peruanos que se negaban a firmar la paz como bandoleros. El general Cáceres fue para el periódico un antipatriota digno de ser castigado. Sus oficiales y todos aquellos que se opusieron a la firma de la paz fueron calificados de montoneros que explotaban a su voluntad el territorio no ocupado por Chile, sumiéndolo en una anarquía política que dificultaba conseguir la paz.

Cuando el general Iglesias se proclamó Presidente y comenzó las negociaciones de paz con Chile, el **New York Times** lo calificó de un verdadero patriota. En mayo de 1883 el periódico comentó favorablemente las negociaciones de paz que Iglesias venía realizando con Chile, aprovechando la oportunidad para atacar a Blaine y asegurar que la paz se pudo haber conseguido dos años atrás si no hubiesen mediado él y sus enviados diplomáticos. Interesa sobre este tema el sustento que argumentó el representante diplomático del gobierno del contralmirante Montero en los Estados Unidos en contra de la legitimidad de los actos del general Iglesias.

El avance de Iglesias en contra de la autoridad del contralmirante Montero fue celebrado por el **New York Times** como un hecho que favorecía a los verdaderos amantes de la paz, acusando a los montoneros de ser los únicos que se resistían a poner fin al conflicto. En cuanto al Presidente García Calderón, que se encontraba prisionero en Chile, el periódico fue sumamente crítico, cuestionando la legitimidad de su autoridad y afirmando que había sido un error reconocerlo como tal en 1881.

La narración de la batalla de Huamachuco fue tomada de un periódico chileno y el **New York Times**, transmitiendo la idea de que la victoria de Gorostiaga fue contra una partida de montoneros. La derrota de Cáceres, analizada después en un artículo editorial del periódico, fue calificada como un paso más para conseguir la paz, afirmando que los verdaderos patriotas peruanos estaban ahora libres de seguir

a Iglesias en la búsqueda de una solución del conflicto.

La posterior caída de Arequipa fue seguida con indiferencia por el **New York Times**, cerrando filas en sus comentarios sobre el provecho que traería al Perú la culminación de la guerra y la consolidación del gobierno de Iglesias.

No quisiera concluir esta breve exposición sin antes invitarlos a reflexionar sobre lo que acabo de resumir de los artículos del **New York Times**. La versión que hemos escuchado no es el fiel reflejo de la realidad, es una visión de la realidad y como tal no está exenta de distorsiones. Además, falta un elemento. Cierto es que los graves peligros que amenazaron la existencia misma de nuestra nación enfrentaron a nuestros mejores líderes bajo banderas políticas diferentes. Cierto es que frente al enemigo caímos en las desgracias de las luchas intestinas y partidarias, pero no es cierto que estas desgracias abatieron el espíritu de los peruanos. El elemento que no puede analizar el **New York Times** es el sentido de peruanidad..., es el amor al Perú que muchos no quieren aceptar que existió en esta nefasta guerra. Este fue el único elemento que no pudo ser derrotado por Chile y fue el que nos permitió levantarnos como país tras el largo conflicto, y sé que existe aún en la actualidad y nos redimirá de nuestros actuales y pasajeros problemas.

Damas y caballeros, finalmente quiero decirles que esta presentación no resume el contenido completo de los más de mil artículos recopilados del **New York Times** que he entregado al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos; hay una multitud de temas interesantes que se pueden investigar en ellos y espero que sirva como fuente de análisis para quienes se aventuran a navegar en las aguas de nuestro glorioso pasado que llamamos Historia del Perú.

Discurso de recepción del Doctor Héctor López Martínez

Con profundo interés hemos escuchado el discurso del comandante Francisco Yábar Acuña que esta noche se incorpora, con los más altos merecimientos, como Miembro de Número de nuestro Instituto. Oficial de brillante trayectoria posee un curriculum que le augura alcanzar las más importantes posiciones dentro de la Marina de Guerra a la que sirve no solo con notable capacidad y entrega, sino también con hondo patriotismo y renovada mística. Pero el comandante Yábar es también un estupendo historiador profesional, graduado como Magister en la Pontificia Universidad Católica, con las más altas calificaciones. Tenemos, pues, en su persona, la conjunción ideal que siempre deseó esta institución que viene dando estupendos frutos al contar entre sus Miembros de Número a historiadores navales que ya no son una promesa sino espléndida realidad de la cual esperamos renovados éxitos en beneficio de la histografía de nuestra patria.

El comandante Yábar es un investigador innato, con todas las cualidades y capacidades para esta apasionante tarea. Pasar largas horas en bibliotecas,

hemerotecas, archivos públicos y privados, estar pendiente de quién puede tener documentación que arroje nueva luz sobre parcelas de nuestro pasado, sentir la satisfacción incomparable de encontrar un testimonio que buscábamos para confirmar una hipótesis de trabajo o, también, tener en las manos unos papeles que no pensábamos existieran, proporciona un goce intelectual muy difícil de describir, pero que uno siente con fuerza impactante.

Baqueano en el ámbito de la numismática, el comandante Yábar ha publicado libros de gran importancia sobre esta materia, como **El Inca de Oro**, en 1996; **Las últimas Acuñaciones Provinciales**, también en 1996; **Monedas Fiduciarias del Perú entre 1822 y el 2000**, publicado el año 2001, y su más importante y brillante trabajo, **Las Fuerzas Sutiles**, que vio la luz igualmente en el 2001.

Este último libro bastaría para consagrar al comandante Yábar como un historiador consumado. Con benedictina paciencia y tesón ha reunido un material, en su mayor parte poco conocido, o desconocido, para con él poner en relieve los esfuerzos que hicieron bravos marinos durante la guerra con Chile quienes con ingenio, valor, abnegación y constante iniciativa, defendieron nuestras costas y, al mismo tiempo, en esta versión naval de la lucha entre David y Goliat, consiguieron triunfos como el hundimiento de los buques enemigos "Loa" y "Covadonga". En esta tarea se emplean lanchas torpederas y toda suerte de artilugios que pueden mantener en sobresalto constante al invasor. Sin embargo, lo más valioso es el elemento humano, que se juega la vida, y la pierde no pocas veces en el noble afán de seguir defendiendo a la patria. Pienso que esta etapa tan poco conocida de nuestra historia, que el comandante Yábar ha reconstruido con impecable erudición, solo puede compararse en América del Sur con la tenaz resistencia de los paraguayos contra los buques fluviales blindados brasileños que solo pudieron imponerse finalmente por su inmensa superioridad tanto en número cuanto en capacidad de fuego, durante la llamada Guerra de la Triple Alianza, cuando Argentina, Brasil y Uruguay lucharon contra Paraguay.

Ahora el comandante Francisco Yábar nos abre un valiosísimo cofre de informaciones sobre los más diversos aspectos de la guerra con Chile, publicados en el **New York Times** entre 1879 y 1884. Es un tópico repetir que el XIX es el gran siglo del periodismo escrito que se prolonga hasta la sexta década del siglo XX. El gran Víctor Hugo, que sabía por propia experiencia la importancia de los diarios, sentenciaba: "La Prensa es la inmensa y santa locomotora del progreso. El diámetro de la Prensa es el mismo diámetro de la civilización. La Prensa es el dedo indicador".

No creo exagerar al decir que la historia del siglo XIX no se puede escribir, con todos sus matices, sin investigar en periódicos. Mas esta labor debe hacerse con mucho tino, espíritu crítico y, sobre todo, conocimiento profundo de los asuntos que convocan nuestro interés. La información periodística, como observa el comandante Yábar con acierto, procede de las fuentes más diversas. A veces es exacta, otras parcializada y, a veces, hasta disparatada. También hay que tener en

cuenta el uso político que hace un periódico de la información de acuerdo a sus preferencias y compromisos partidarios. Es normal -lo estamos viendo en el transcurso del proceso electoral de los Estados Unidos- que la información en torno de la invasión de Irak se utilice en el debate interno por uno y otro candidato a la presidencia.

El comandante Yábar ha recogido toda la información del **New York Times** referida a la guerra con Chile. Como es obvio el material es abundantísimo y la temática muy variada. En líneas generales la posición del diario neoyorkino fue contraria al Perú, aunque la motivación estaba dada no por una apreciación imparcial de los hechos, sino por razones de política dentro del Partido Republicano.

Permítasenos una corta digresión para ubicar al **New York Times** en las décadas de los años setenta y ochenta del siglo XIX. Fundado el 18 de setiembre de 1851 por dos genios del periodismo norteamericano de esos tiempos, Henry J. Raymond y George Jones con el nombre de **New York Daily Times**, tenía el precio de un centavo. Era, pues, un periódico para el gran público, pero que mantenía formas correctas sin llegar al sensacionalismo a veces delirante del **Sun** o del **Herald**. Desde un primer momento privilegió las noticias del extranjero, lo cual tenía lógica en una ciudad a donde llegaban oleadas cada vez mayores de inmigrantes de todos los rincones del mundo.

Raymond era un hombre sosegado, razonable, con una apasionada vocación política a la que daba rienda suelta dentro de su Partido, que era el Republicano. No faltó quien dijera que Raymond tenía una doble personalidad, pues como periodista era imparcial, o al menos procuraba serlo, sin emplear nunca insultos ni invectivas. Otro era su comportamiento en las reuniones de su Partido, donde llegó a tener una gran fuerza por ser uno de los redactores de los postulados de los republicanos. Allí era inflexible, aunque no maligno ni desleal. Fue implacable denunciando la corrupción que sobrevino al concluir la guerra de secesión, principalmente durante las dos administraciones del Presidente Ulises Grant.

Raymond falleció prematuramente, en 1869, cuando solo contaba con 48 años de edad. George Jones y Lovis J. Jennings continuaron la política moralizadora del fundador, aunque el **Times** pasó por muy diversos avatares. En la década de los ochenta vendía 9,000 ejemplares, mientras el **Tribune** colocaba 16,000, el **Sun** 70,000, el **Herald** 140,000 y el **World** 200,000. No era, pues, la potencia periodística que es hoy, ya que recién en 1896, cuando "agonizaba", Julius Ochs lo compró enfrentándose exitosamente al sensacionalismo amarillento. Ochs convirtió en realidad el lema del **Times**: "No mancha el mantel del desayuno" y otro que estaba colocado en una de las esquinas superiores de la primera página: "Todas las noticias dignas de publicarse". En 1901, año en que muere la reina Victoria de Inglaterra y se inicia el siglo XX, el **Times** vendía 100,000 ejemplares diarios y en 1904 tenía el mayor edificio periodístico de Nueva York.

Pero volvamos a la etapa que cubre la investigación del comandante Yábar, retrocediendo algunos años. Desde 1866 la ciudad de Nueva York estuvo controlada por un sindicato político extraordinariamente poderoso, el llamado Círculo de Tweed, cuya caída en 1871 puso a la corrupción en el centro del debate político. Poco después, en 1873, llegó el escándalo del Credit Mobilier. Esta empresa había sido creada por el ferrocarril Union Pacific para financiar la construcción de su línea férrea del Oeste a unos precios considerablemente inflados, y había distribuido numerosas acciones entre los congresistas para evitar las investigaciones. Hasta el vicepresidente del país estaba implicado. La segunda administración del presidente Grant (1873-1877) estuvo marcada por una serie de asuntos de este tipo, que al acumularse fueron poniendo de manifiesto los estrechos vínculos financieros que unían a cargos públicos de todos los niveles con empresarios corruptos. Los beneficios que se podían llegar a conseguir con este tipo de empresas eran apabullantes: Jay Gould murió en 1892 dejando una fortuna estimada en 70 millones de dólares. Estas guerras entre oportunistas se libraban con un absoluto desprecio por el bien público, y las irregularidades financieras contribuyeron al peligroso crash de Wall Street de 1869 y al pánico de 1873. Sin embargo, como señaló Jim Fisk: "Nada se ha perdido, salvo el honor".

Según afirma el historiador Philip Jenkins, la política norteamericana estuvo dominada entre 1877 y 1917 por el Partido Republicano, representante de los intereses de la industria y de una economía sólida, que se expresaban principalmente en los altos aranceles sobre las manufacturas importadas. El partido se alimentaba de la mitología de la Guerra Civil y de su imagen como el partido de Lincoln y la unidad nacional. Había también un componente étnico, pues en muchos estados los republicanos representaban a los estadounidenses de toda la vida frente a las nuevas comunidades de inmigrantes, sobre todo la de los irlandeses católicos, y a la corrupción urbana que supuestamente éstos simbolizaban (aunque los republicanos tenían también sus aparatos espectacularmente deshonestos en ciudades como Filadelfia). En la década de 1880 los republicanos retrataron a sus rivales demócratas como el partido de "el ron, el catolicismo romano y la rebelión", es decir, de los intereses del alcohol frente a la prohibición, de los aparatos políticos dominados por católicos y del sur confederado no reconstruido.

Tras el encausamiento y destrucción política de Andrew Johnson, los republicanos hicieron de Ulysses S. Grant un poderoso mascarón de proa, cuya victoria estaba asegurada por la privación de derechos civiles que sufrían tantos seguidores naturales de los demócratas. En circunstancias normales, las elecciones de 1876 deberían haber llevado a Washington a un presidente demócrata, pero por la extremada tensión de los años finales de la Reconstrucción las condiciones eran cualquier cosa menos normales, y el republicano Rutherford B. Hayes obtuvo un triunfo discutible. En 1880 los republicanos consiguieron la presidencia para James A. Garfield, quien murió a causa de un atentado, después de una larga agonía, el 19 de setiembre de 1881. James Blaine, quien sería la "bestia negra" del

Nueva York Times, fue nombrado Secretario de Estado. Era uno de los líderes más agresivos del Partido Republicano, gran polemista y conocedor consumado del derecho público. Presidió la Cámara de Representantes en 1869 y 1875. En cuatro oportunidades intentó ser nominado candidato a la presidencia de la República, sin conseguirlo. Siguió siendo Secretario de Estado con Chester A. Arthur, el oscuro personaje republicano que concluyó el mandato del también opaco Garfield. Blaine fue acusado de enriquecerse ilícitamente y estuvo mezclado en varios escándalos. Pero no se podía negar que tenía ideas políticas claras que puso en práctica aunque con poco éxito.

Según William Miller, la interpretación de Blaine de la Doctrina Monroe era característicamente agresiva. Para él no bastaba con que Europa fuera apartada de Latinoamérica; las mercancías e ideas de los Estados Unidos debían ser introducidas allí por la fuerza. América Latina estaba vendiendo a los Estados Unidos el doble de lo que compraba, y más del 85 por ciento de sus mercaderías entraban libres de porte. Tal como el Secretario de Estado de Harrison en 1889, Blaine llevó a representantes de dieciocho naciones latinoamericanas a Washington, para la primera Conferencia Panamericana. Cuando los delegados se negaron a hacer concesiones comerciales, Blaine amenazó con poner impuestos a las mercaderías latinoamericanas. Su amenaza fue cumplida por las provisiones de "reciprocidad" de la Ley de Impuesto McKinley de 1890. Esta ley implicaba que los Estados Unidos responderían favorablemente a un buen tratamiento en el extranjero: en realidad, significaba que si el tratamiento fuera malo, su actitud sería desfavorable. Pocos países latinoamericanos, sin embargo, aumentaron su comercio o su buena voluntad hacia los Estados Unidos.

En apoyo a su política de una "Extensa América", Blaine se convirtió en uno de los propugnadores de una nueva y poderosa fuerza naval. A su urgente pedido, el Congreso estableció la Junta Asesora naval en 1881 y el Colegio Naval de Guerra, en Newport, en 1884. La Junta y el Colegio sirvieron ambos admirablemente para difundir la propaganda de una "gran marina". El capitán (y más tarde almirante) A. T. Mahan fue rector del Colegio en 1889. Tres años antes se había erigido él mismo como el principal filósofo mundial de la expansión y el imperialismo, merced a una serie de conferencias pronunciadas en el Colegio y que fueron publicadas en 1890 con el nombre de **La Influencia del Poderío Marítimo en la Historia de 1660-1783**. El estado de la opinión norteamericana era tal en esa época que este futuro libro clásico tardó tres años en encontrar un editor.

En 1880, el Congreso autorizó la construcción de nueve cruceros y el primer buque de guerra moderno, el "Maine". Para calmar las suspicacias extranjeras respecto de las intenciones norteamericanas, la nueva flota fue descrita oficialmente con el nombre de "flota de barcos de guerra costeros". En la transcendental Ley Naval de 1890, esta ficción fue dejada de lado y apareció el concepto de **flota no inferior a ninguna**. Hacia 1898, solo Inglaterra y Francia superaban a los Estados Unidos en fuerza naval.

Ya he dicho que la impecable investigación del comandante Yábar comprende plétora de temas que sería imposible tratar, pues demandarían un tiempo fuera de lo razonable en esta clase de actos académicos. Por eso he privilegiado el aspecto naval y diplomático con la valiosa ayuda de mi hijo Héctor, cuyo dominio del inglés excede largamente mi magro conocimiento de esa lengua.

Al estallar la Guerra del Pacífico, el 5 de abril de 1879, Blaine aún era Senador por Maine. Desde ese cargo mostraba preocupación por la decadencia en que se encontraba la Marina Mercante de los Estados Unidos. Esto queda demostrado en una carta que envía al **New York Times** el 19 de junio de 1879, en la que denuncia "la decadencia de la marina mercante norteamericana ante la ruinosa competencia británica". Blaine va más allá de la denuncia y exige la reconstrucción de ésta, así como el rearme naval norteamericano con buques acorazados construidos por astilleros de su país, que debían disfrutar de beneficios fiscales similares a los otorgados a astilleros británicos y de otras potencias europeas, que exigían a sus armadores que su comercio exterior se hiciera en buques con su pabellón nacional.

En el momento inicial de la Guerra con Chile era Secretario de Estado William M. Evarts (1818-1901), quien ocupó este importante puesto en el gabinete del Presidente Hayes de 1877 a 1881. En una columna editorial, también del 19 de junio de 1879, el **New York Times** le exige al Secretario Evarts una actitud mucho más activa y enérgica, similar a la asumida por Inglaterra, ante los procedimientos de la marina chilena contra la libre navegación de buques mercantes extranjeros que transportaban guano y nitratos peruanos al exterior. El editorial hacía eco de las demandas de los armadores de Boston y era, en general, crítico a cómo se iba llevando la guerra, considerando que se estaban cometiendo actos de carácter bárbaro que no debían, supuestamente, ocurrir entre naciones civilizadas.

Hasta aquel momento, la opinión del **Times** sobre las causas que condujeron al conflicto entre Chile, Perú y Bolivia era discretamente favorable a Chile. Así, en un editorial del 26 de marzo de 1879, titulado "Chile y Bolivia", se dice: "... la indignación ante el incumplimiento boliviano de sus obligaciones internacionales asumidas en 1866 justifica la reacción chilena, así como el hecho que Chile no puede aceptar que su política internacional y su comercio exterior queden supeditados a los caprichos de los caudillos que se disputan el poder en Bolivia. No obstante, Chile asume un gran riesgo al reaccionar tempranamente con la fuerza, pues la práctica internacional vigente considera que ningún Tratado puede ser considerado irrevocable solo por la voluntad de una de las partes firmantes. En consecuencia, debe conminarse a Bolivia a cumplir con las obligaciones contraídas con Chile, como Chile lo ha hecho con las propias hacia Bolivia, que incluyen la renuncia al reclamo territorial sobre Atacama".

Un editorial posterior, del 9 de junio de 1879, titulado "La Guerra Litoral", vuelve a señalar a Bolivia como la responsable de esta guerra entre las "belicosas naciones de América del Sur", y señala que el interés de los Estados Unidos en la

guerra era "comercial y político, no militar, y que, en este último aspecto, no pasaría de la fase naval, y que era poco probable que se luchara en tierra... La rivalidad naval entre el Perú y Chile nos hace pensar que esto será así, pues ambas naciones están deseosas de probar el armamento naval adquirido en las últimas décadas en Inglaterra y Estados Unidos". Este editorial es revelador, pues sugiere la necesidad de contar con una marina de guerra moderna y bien equipada para la defensa litoral contra la presencia de buques de guerra extranjeros (léase, la presencia naval británica en el Atlántico y el Pacífico).

El **Times** cubre con prolijo detalle el desarrollo de la campaña naval, en particular las protestas del cuerpo diplomático en Lima ante la conducta de la Armada de Chile. Un ejemplo de ello es la nota de protesta dirigida al Almirante Williams Rebolledo sobre el bombardeo de Mejillones y la requisa de mercancía propiedad de extranjeros. El **Times** también da cuenta de la versión chilena de los hechos, que acusa a los peruanos de traición y malas artes al ocultar sus baterías costeras en la residencia del cónsul británico, la cual fue finalmente destruida, muriendo muchos refugiados civiles.

El **Times** comenta las correrías del "Huáscar" entre abril y octubre de 1879, elogia el valor del marino peruano, pero sugiere que la clase política ha envenenado al pueblo con un sentimiento anti-chileno que impidió que, en vez de ir a la guerra, se hubiera optado por la neutralidad ante la controversia entre Chile y Bolivia, tal y como lo pedía La Moneda (5/8/1879). Uno de los hitos de la guerra que más se destacan es la captura de los transportes "Rímac" y "Matías Cousiño", con todo el equipo y tropa del Regimiento de Caballería Yungay, y de la honorable conducta de los marinos peruanos hacia los prisioneros chilenos. Cuando termina la fase naval de la guerra con el combate de Angamos, el **Times** lo describe como "heroico hasta el final, pues de los 216 tripulantes de la nave peruana solo han quedado 86. Ha sido un combate naval sangriento, lo que hace que nos preguntemos si esta carnicería ha tenido algún sentido pues las causas de esta guerra son tan insignificantes".

Representaba al gobierno de los Estados Unidos en el Perú el señor Isaac P. Christiancy -ex juez de la Corte Suprema-, personaje de dudosa reputación, cuyo caso de divorcio y cruce de acusaciones sobre su actuación en el Perú con Blaine cubre el **New York Times** con detalle. Según el **Times**, el señor Christiancy era un hombre mayor, quien en segundas nupcias contrajo matrimonio con una mujer mucho menor que él, que trabajaba en el Departamento del Tesoro. Los problemas maritales surgieron pronto, y, al terminar su periodo senatorial, Christiancy pidió al Presidente Hayes le diera un cargo en el exterior. Así, en 1879, fue nombrado Ministro Plenipotenciario en el Perú. Pero la farragosa saga marital de Isaac y Lilly Christiancy continuó en Lima, pues ésta lo siguió hasta aquí. Las golpizas y malos tratos se repitieron, lo que obligó a la señora Christiancy a regresar a los Estados Unidos, bajo el pretexto del estallido de la guerra, donde presentó una demanda de

divorcio por malos tratos y otras acusaciones. El escándalo fue creciendo cuando se revelaron otras cosas, tales como que Isaac Christiancy era consumidor de opio y su participación en el robo de las joyas (valorizadas en 2,000 dólares) de una residente norteamericana casada con un ciudadano peruano. Luego Christiancy, y sus sucesores en la Legación norteamericana en Lima, Hurlbut y Partridge, serían piezas clave en la investigación del Senado a Blaine, sobre su desastrosa gestión.

El **Times** jugó un rol muy controvertido en esto. Si bien las ambiciones políticas de Blaine eran evidentes, no se puede negar que el **Times** sugiere, veladamente, una intervención del Departamento de Estado más decidida para poner fin a la guerra. Así, el editorial titulado "La guerra en América del Sur", del 16 de setiembre de 1880, reza: "Nos preocupa singularmente que las únicas noticias que se tienen sobre las ofertas de mediación para poner fin a la guerra entre Chile, Perú y Bolivia vengan de Roma y de Londres. Por eso consideramos el desinterés y falta de reacción del Departamento de Estado, en Washington, sobre las gestiones diplomáticas que se llevan a cabo en Londres y en Roma..."

Y es que para este momento de la guerra ya había una propuesta de mediación británica, que se fundaba en los excesos cometidos por las tropas chilenas, que incluían, entre otros, la toma de ciudadanos extranjeros como prisioneros de guerra, entre ellos los casos de Paul Boyton, tras la caída de Lima en enero de 1881, y de los hermanos Campbell, cuando los chilenos ocuparon Mollendo en agosto de 1880.

Otro tema interesante es ver cómo evolucionan las condiciones que se proponen a las partes para finalizar la guerra. Así, el 20 de septiembre de 1880, el **Times** publica el texto de un supuesto proyecto de paz entre Chile, Perú y Bolivia, en donde se reconoce el derecho de conquista de Chile sobre los territorios que ocupaban hasta entonces, la cesión de Tacna, Moquegua y Arica a Bolivia, a modo de compensación por la pérdida de Atacama, el desarme total de nuestro país por 20 años, el pago de una reparación de guerra de dos millones y medio de dólares y la presencia de una guarnición chilena de 6 000 hombres en el Callao que aseguraría el cumplimiento del Tratado. Por su parte, Chile se obligaba, según esta propuesta, a pagar un porcentaje de nuestra deuda externa al momento de estallar la guerra.

Uno de los primeros actos de Blaine fue reemplazar al Ministro Christiancy por el general Stephen A. Hurlbut (1815-1882), quien murió en nuestro país en el ejercicio de su cargo. Hurlbut fue el ejecutor de las instrucciones y de las intenciones de Blaine hacia el Perú.

Así, el editorial del **Times** del 1 de febrero de 1882 titulado "El Destino Manifiesto", acusa a Blaine y Hurlbut de haber buscado convertir al Perú en un protectorado norteamericano, a fin de saciar el vehemente deseo del primero por llegar a la Presidencia de los Estados Unidos. "El señor Blaine es un hombre astuto" dice el **Times**, "por eso creemos que debe haber pensado que las riquezas del Perú debían estar en nuestras manos. Por ello muchos norteamericanos ansiosos de

convertirse en funcionarios y muchos contratistas deben estar decepcionados de la timidez demostrada por el sucesor del señor Blaine, el señor Frelinghuysen, que prefiere seguir políticas más sensatas que las asumidas por el señor Blaine".

Blaine pensaba que detrás de la dureza chilena se encontraba la mano de Inglaterra, que a la postre dominaría ambos países, Chile y el Perú, por medio de su poder económico. La postura del **Times** ante la posición de Blaine era aislacionista, pues en el mismo editorial señala que los Estados Unidos no tenía nada que ganar ni perder en el Perú, y que, como nación amante de la paz, "lamentaba la guerra y el rigor al que había sometido el vencedor al vencido. Más allá de eso los Estados Unidos no deben involucrarse".

La política de Blaine hacia el Perú tuvo un marco mayor, que fue su propuesta para convocar una Conferencia Hemisférica, en la que se consagraría la posición de los Estados Unidos como líder, la voz y el árbitro de las disputas entre las naciones del Nuevo Mundo. Así, Blaine, antes de dejar la Secretaría de Estado, extendió una carta a todos los gobernantes de América invitándoles a participar en este Congreso General de las Naciones de América, que se celebraría el 22 de noviembre de 1882. El **Times** se muestra escéptico ante esta propuesta, y apoya la nueva política del sucesor de Blaine, mucho más cauta y distante ante el resto de las naciones del continente, que el **Times** considera más cercanas de Europa que de los Estados Unidos.

Tema aparte de singular interés es la misión Trescot, enviada por el secretario Blaine para lograr la paz entre Chile y Perú. Esta misión fue nombrada poco antes de la salida de Blaine de la Secretaria de Estado. Su sucesor cambió los términos de negociación con ambos países. Si bien logró algunas pequeñas concesiones de parte de los chilenos, con el Perú nada se conseguiría, porque, para entonces, ya no tenía un gobierno con el cual negociar. Así, muchos editoriales, notas y cables informan sobre la anarquía y el caos reinantes en nuestro país, los sufrimientos de la población civil y el temor de que, por culpa de las malévolas y equívocas gestiones de Blaine, el Perú se desmembrara y desapareciera entre la familia de naciones del mundo civilizado. En este contexto los Estados Unidos retoma su anterior política de actuar en coordinación con las potencias europeas para lograr la paz, como lo demuestra el cable del 17 de febrero de 1882 dando cuenta de las conversaciones para una mediación anglo-franco-norteamericana.

Un mes después se inicia una extensa investigación en el Congreso de los Estados Unidos sobre la política exterior de Blaine en América del Sur. La misión Trescot queda sumida en el escándalo tras la pérdida de las cartas iniciales de Blaine a Trescot, dando una idea muy clara de los usos poco profesionales del Departamento de Estado de esa época.

Otro tema interesante es la controversia que generó el reconocimiento del gobierno provisional de García Calderón. El **Times** admite al finalizar la guerra

que fue un error, pero en un principio lo aplaude, porque lo ve como la salida para que un gobierno peruano legítimo pudiera firmar la paz con Chile. Es en este momento, noviembre de 1881, cuando Hurlbut está más activo que nunca y corre el rumor de que una flota norteamericana, formada por acorazados, recientemente adquiridos en Europa, iba a dirigirse a la costa del Pacífico sudamericano para destruir a la flota chilena, apoyar una revolución en el sur a favor del depuesto presidente García Calderón y obligar a Chile a firmar la paz con el Perú (editorial 26/11/1881). Al final primó la influencia de un sector para el cual lo mejor era restablecer las maltrechas relaciones diplomáticas con Chile y no exhibir la debilidad militar y naval de los Estados Unidos en aquel momento. El caos diplomático ya había quedado expuesto, pues mientras Hurlbut apoyaba a García Calderón, en Lima, su contraparte en Chile, el general Kirkpatrick, mostraba una actitud muy conciliadora hacia el gobierno de Santiago.

Para entonces Piérola seguía en la lucha pero el **Times** informa que perdía seguidores rápidamente (25/11/1881). Sabe que detrás de las deserciones está la mano de Hurlbut, quien apoya decididamente a García Calderón, incluso tras ser depuesto por los chilenos en octubre de 1881. Así, Hurlbut, al presentar sus credenciales ante el gobierno de la Magdalena, el 28 de agosto de 1881, declara: Deseo y estoy dispuesto a contribuir para que se respete el derecho de los pueblos y promover la paz en los términos más justos y positivos, para que vuelva la prosperidad a este país, la cual ha sido proscrita por la guerra.

Al firmarse el Tratado de Ancón, el **Times** felicita a las partes por el final de la guerra, elogia al general Iglesias y echa la culpa a Blaine de que ésta se halla prolongado tanto durante su gestión en el Departamento de Estado. En resumen, confiar en el éxito, en la justicia de la mediación norteamericana fue un espejismo, una frustrada ilusión, un error vitando.

Mucho, muchísimo queda en el tintero de esta singular y notable investigación efectuada por el comandante Yábar, que desde hoy, con su capacidad de trabajo, probada vocación histórica y talento, enriquece y honra nuestro Instituto.

*Los cañones de 300 libras del monitor "Huáscar"**

CONTRALMIRANTE REYNALDO T. PIZARRO ANTRAM

AGRADECIMIENTO

Antes de presentar este trabajo, deseo agradecer la colaboración de los integrantes de la Brigada Naval "Combatientes del Pacífico", en las personas de Francisco Yábar, Pedro Olaechea, Gonzalo Maguiña y Jesús Mogollón, con quienes compartimos la pasión por el estudio e investigación de la artillería naval y militar de la Guerra del Pacífico, y a mis amigos Francisco Pérez y Gilles Galte de Chile, sin cuya abierta y sincera colaboración no habría sido posible complementar este breve ensayo sobre los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar".

Asimismo, deseo agradecer a los almirantes Melitón Carvajal Pareja, José García Valdivieso y Oscar Penny Cabrera, Presidente y Miembros de Número, respectivamente, de nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, por haberme propuesto y tenido harta paciencia para presentar mi ensayo, que espero sinceramente llene sus expectativas.

Por supuesto que tengo que agradecer a mi esposa e hijos, a quienes les he robado horas de vida familiar, prometiéndoles que este ensayo, preámbulo de un ambicioso libro, demandará infinidad de horas que serán tomadas exclusivamente de mi tiempo libre...

PRÓLOGO

Todo lo relacionado con el "Huáscar" es interesante..., dijo uno de nuestros más ilustres historiadores navales, el capitán de fragata Fernando Romero Pintado, y no dejó de tener razón. Este, nuestro viejo Monitor, legendario guerrero del mar, que ha cautivado a generaciones de peruanos es y seguirá siendo un ***"Monumento a la***

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 10 de noviembre de 2004.

Peruanidad", tal como lo estampó el contralmirante Hugo Ramírez Canaval en uno de sus tantos artículos escritos en la **Revista de Marina** el año de 1979 con ocasión del centenario de la Guerra del Pacífico.

Han pasado más de 120 años de esta infausta guerra. En este lapso de tiempo se han escrito infinidad de libros que han abordado todas las áreas y aspectos de esta contienda, generando una rica bibliografía que nos permite hoy en día investigarla con mayor profundidad y alcance.

En particular, sobre el Monitor "Huáscar", también se han escrito innumerables libros y artículos, todos ellos resaltando principalmente la figura de nuestro insigne Almirante Don Miguel Grau Seminario y las diferentes incursiones y combates en que participó durante la Campaña Marítima. A pesar de ello, considero que hay un aspecto, que si bien es cierto ha sido historiado, mencionado e inclusive analizado, no ha llegado a ser profundizado al nivel técnico deseado como para comprenderlo en su verdadera dimensión, me refiero a su principal arma: los cañones de 300 libras.

Solamente en la **Historia Marítima del Perú** se puede encontrar un estudio detallado de la artillería del Monitor, realizado por el contralmirante Melitón Carvajal Pareja; estudio que es nuestro deseo ampliar con información últimamente encontrada y analizada.

A través de este corto ensayo, preámbulo de un ambicioso proyecto de libro que se titulará **Guerra del Pacífico - La Artillería Naval y de Costa**, intentaré una aproximación lo mejor que se pueda a los aspectos técnicos de los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar", principalmente relacionados al procedimiento de fabricación y descripción de detalle de sus partes y componentes.

Hubiera sido mi deseo presentar ante el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos el ambicioso proyecto de libro antes mencionado ya concluido, pero al estar incompleto y más que eso, solamente bosquejado, decidí extraer y ensayar el capítulo correspondiente al Monitor "Huáscar". Sin embargo, a medida que planteaba su contenido me percaté de que este solo tema era materia de todo un libro y, debido al cada día más escaso tiempo disponible, decidí ensayar solamente los aspectos técnicos de la fabricación y descripción de detalle de los cañones de 300 libras, aprovechando la feliz coyuntura que hayan sido recientemente descubiertos e identificados en Valparaíso.

Este ensayo, me ha motivado a decidirme a escribir, previo al proyecto de la **Artillería Naval y de Costa**, un libro que titularé **La Artillería del Monitor Huáscar**; el mismo que abordará no solamente la artillería principal, sino también la secundaria y menor. Para cada una de ellas se considerará los aspectos técnicos como son: origen de la artillería, materiales y método de fabricación, descripción de detalle de las bocas de fuego, torre, cureñas, juegos de armas, cargas y proyectiles, así como los operacionales, como: el emplazamiento a bordo, el alistamiento inicial y durante la misma campaña tanto de la artillería como de los

artilleros, las acciones artilleras contra tierra y navales, régimen de fuego, eficacia, y finalmente destino final de cada una de las piezas de artillería.

Si lograra concluir el libro sobre la artillería del "Huáscar", estaría ya en condiciones de abordar con mayor confianza y certeza el proyecto sobre la Artillería Naval y de Costa, el cual abarcaría no solamente la artillería del Monitor, sino de todos los buques que participaron en la campaña marítima, incluyendo a los transportes y lanchas torpederas; asimismo abarcaría la artillería de costa emplazada desde Ancón hasta Iquique, tema que realmente ha sido muy poco explorado.

Definitivamente estos dos ambiciosos proyectos demandarán una buena cantidad de años que ojalá el tiempo me permita concretarlos, ya que hasta ahora están sólo en proyectos y en unas cuantas fichas e información medianamente organizada pero, como quiera, tengo asegurado de alguna manera en qué ocuparé mi tiempo libre cuando pase a la situación de retiro.

INTRODUCCIÓN

Como se mencionó en el prólogo de este ensayo, lo más completo que se ha escrito sobre la artillería del Monitor "Huáscar" lo encontramos en la **Historia Marítima del Perú**[1], trabajo realizado por el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, y que ha servido de base fundamental para el presente ensayo. En él se describe con profundidad la torre blindada de artillería, incluyendo fotografías y diagramas que permiten apreciar y comprender lo complejo que era la operación de la artillería de ese entonces.

Sin embargo, al describir la artillería principal, indica que los cañones Armstrong de 300 libras no aparecen en publicación alguna nacional o extranjera y ante esta falta de información toma como referencia, para describirlos aproximadamente, a cañones del mismo sistema pero de 9" de calibre y 12 toneladas de peso, que considera son los más próximos en características a los del Monitor "Huáscar".

Tal vez uno de los principales aportes que pretende alcanzar el presente ensayo, es lograr una descripción de los cañones Armstrong de 300 libras del Monitor "Huáscar" lo más completa, integral y técnicamente posible, a fin de poder comprender en su verdadera dimensión la tecnología artillera que fue empleada por nuestro glorioso Monitor.

Este ensayo contemplará en la primera parte una descripción general del principio de fabricación que se aplicó basado en el *Sistema Armstrong*, una descripción del material empleado, del proceso técnico mismo de fabricación y de los procedimientos de acabados y pruebas finales.

En la segunda parte se describirá con mucho detalle las características externas e internas de los cañones de 300 libras, para finalmente arribar a la tercera y última

parte en donde se presentará las características generales, tal como lo apreciamos hoy en día en los manuales de nuestra artillería embarcada.

Todo este trabajo está complementado con vistas fotográficas en que se puede apreciar cómo se encuentran actualmente en Valparaíso los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar", en espera de su restauración por la Armada de Chile; asimismo, se presentarán planos de detalle de los cañones en diferentes vistas geométricas con las dimensiones de sus partes y componentes.

Toda esta información será posible darla a conocer a la luz de innumerables datos obtenidos y analizados en los últimos años.

PRIMERA PARTE

FABRICACIÓN DE LOS CAÑONES ARMSTRONG DE 300 LIBRAS

1. Las fuentes de información

Las fuentes de información para el desarrollo de esta primera parte son tomadas principalmente del libro titulado **A Treatise on Ordnance and Armor** escrito en Estados Unidos de Norteamérica por Alexander L. Holley en 1865 y traducido en Valparaíso por el Ayudante Mayor de Artillería del Ejército de Chile Diego Dublé Almeida en 1867.

Lo importante de este libro es que ha sido escrito y traducido por los años de construcción del Monitor "Huáscar" y de su artillería, y contiene información técnica muy valiosa y escasamente encontrada en otros libros de la materia.

2. El Principio de Fabricación

Los cañones Armstrong del calibre de 300 libras, llevan el nombre de W. G. Armstrong, lord inglés que patentó el procedimiento de fabricación de cañones zunchados en la segunda mitad del siglo XIX. Este procedimiento contemplaba básicamente el reforzamiento de los cañones con diversos zunchos concéntricos, colocados bajo una tensión inicial determinada, teniendo cada uno de ellos diferente grado de elasticidad, aplicándole la mayor elasticidad al tubo interior, de manera tal que el espesor final del cañón sufra la misma tensión inicial en el momento del disparo.

Realmente este procedimiento fue practicado y demostrado con éxito por primera vez por el capitán inglés T. A. Blakely[2], y lo aplicó tanto a los grandes cañones de costa como a los de montaña y campaña que fabricó durante la década de los 60 y 70 del siglo XIX. Sin embargo, una patente fue finalmente otorgada a W. Armstrong y por un acta especial del Parlamento, estas no fueron publicadas pasando a ser propiedad del Gobierno Inglés al término de la fabricación en la Real fábrica de cañones de Woolwich[3] de más de 3 000 cañones que se encargaron.

Esta situación originó un largo proceso de disputas y querellas entre Armstrong y Blakely, las mismas que tuvieron una duración de varios años, sin llegar a resolver o satisfacer en lo absoluto las reclamaciones del capitán Blakely.

La disputa entre Armstrong y Blakely se basaba en que este último denunció al primero al evidenciar que empleaba su procedimiento patentado en 1855 para la fabricación de los cañones en el Arsenal de Woolwich.

Según Blakely, Armstrong le solicitó en enero de 1857 usar su patente, llamado privilegio en ese tiempo, para fabricar cañones con fines de experimentación, ofreciéndose en caso su sistema le satisficiera, entrar en arreglos antes de usarlo comercialmente. Después de dos años, Armstrong inició la fabricación y comercialización de cañones empleando un procedimiento similar al de Blakely.

La diferencia entre el sistema de Blakely y el de Armstrong, entre otras, es que el primero fabricaba el ánima de acero reforzado con zunchos de fierro forjado, y el segundo fabricaba todo el conjunto ánima-zunchos de fierro forjado.

Basado en esta diferencia, Armstrong le contesta a Blakely en enero de 1859: "... le aseguro a usted que no tengo intención de acarrearle ningún perjuicio. Al mismo tiempo debo informar a usted que los cañones que se están construyendo bajo mi dirección no tienen tubo interior de acero, y no tienen relación alguna con su privilegio"[4].

Blakely reforzó su demanda manifestando que Armstrong al margen de emplear el sistema de zunchos, también aplicaba estos con una tensión inicial que es la base de su privilegio, lo cual Armstrong refutó ante el Instituto de Ingenieros Civiles en 1860 en los siguientes términos: "...no se colocan con ningún grado de tensión las capas exteriores y anillos de metal, se colocan simplemente con una diferencia de diámetro suficiente para obtener una contracción efectiva"[5]

Finalmente, el mismo Armstrong afirmaba que su patente se diferenciaba del resto por la forma particular de fabricar los zunchos y bocinas mediante el empleo de barras de fierro forjado ensortijadas y soldadas por presión y calor, la calidad del fierro forjado empleado, el especial sistema de rayado y en general por la superior perfección de máquinas y operarios empleados bajo su dirección durante la fabricación.

No es materia del presente ensayo comentar más allá de lo dicho de la disputa legal entre Armstrong y Blakely, la misma que, como antes se ha mencionado, duró varios años, sino explicar el principio de fabricación por el cual fueron hechos los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar" por Sir W. G. Armstrong; principio cuyas principales características pueden ser resumidas, como sigue:

El ánima está compuesta de varias bocinas soldadas entre sí longitudinalmente por presión y calor hasta completar el largo requerido del ánima. Estas bocinas a su vez son fabricadas envolviendo en espiral barras de fierro forjado y soldando las espiras también mediante aplicación de presión y calor.

- El ánima es reforzada mediante zunchos fabricados de igual manera que se fabrican las bocinas del ánima.
- Los zunchos son maquinados con una diferencia de diámetro e insertados en caliente y luego enfriados para obtener una contracción efectiva.
- La culata y anillo portamuñones son fabricados también de fierro forjado, el primero se hace firme al conjunto del cañón mediante la aplicación de una gran rosca, y el segundo es insertado de la misma forma que los zunchos y a la altura correspondiente.
- La dirección de la fibra del fierro forjado en las bocinas del ánima y zunchos de refuerzo corren en dirección a su circunferencia y le dan la mayor resistencia al cañón en el sentido transversal y la dirección de la fibra en la culata corre paralela al ánima dándole así al cañón la resistencia longitudinal requerida.
- Finalmente, el sistema de rayado o estrías de los cañones es otra de las características que diferencia al sistema Armstrong del resto de sistemas de su época. La peculiar característica de este rayado será detallada más adelante.

Básicamente, estas son las características del principio por el cual fueron fabricados los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar", principio que se conocía en esa época como "Sistema Armstrong".

La principal y mayor ventaja del Sistema Armstrong consistía en el método de fabricación de las bocinas del ánima y zunchos de refuerzos, ya que al ser fabricados de barras envueltas en forma de espiral y luego soldadas por presión y calor, le daba a la fibra del fierro forjado una dirección en el sentido de la circunferencia, obteniendo una alta resistencia a los esfuerzos radiales.

Sin embargo, el cañón fabricado de esta manera no tenía igual resistencia en el sentido longitudinal, por lo que la pieza de la culata de fierro era forjada dándole a la fibra una dirección paralela al ánima y fijada al conjunto mediante una rosca y asegurada generalmente por la contracción del zuncho posterior, con lo cual también se obtenía una resistencia apropiada en esa dirección.

Otra ventaja identificada del Sistema Armstrong era el hecho de que al ser fabricado por piezas, el cañón podía ser desarmado y reparado en detalle sin sacrificar toda la construcción como ocurría con los cañones fabricados de una sola pieza. Esta ventaja le permitió a Armstrong atender una diversidad de reparaciones solicitadas tanto por la Armada como por el Ejército Imperial durante los primeros años de servicio de la Artillería Armstrong.

Ahora bien, este sistema también tenía sus desventajas. Una de ellas era lo complejo y caro del proceso de fabricación, sin embargo la mayor desventaja reconocida era el material empleado, ya que el fierro forjado a pesar de ser superior al fierro fundido, siempre se identificaba como un material blando y fácil de ceder ante los esfuerzos de los gases de la pólvora.

Ya en esa época había sido desarrollado el proceso para la obtención del acero, sin embargo todavía no se obtenía en cantidades apropiadas y su precio lo hacía prohibitivo para un empleo masivo en la fabricación de cañones. Otra desventaja era la imperfección de la soldadura de las espirales de las bocinas y zunchos, lo que ocasionaba que la resistencia longitudinal de estas piezas fuera menor a la resistencia del mismo fierro forjado.

Sin embargo estas desventajas eran compensadas por la perfección y cuidado del proceso de fabricación, obteniéndose cañones fuertes y duraderos.

3. El Material de Fabricación

Armstrong empleó básicamente el fierro forjado como materia prima para la fabricación de sus cañones y no el acero y menos fierro fundido. Pero para comprender las características de este material y su elección como materia prima y diferenciación con otros materiales empleados con el mismo fin, tenemos que hacer una breve descripción de la evolución de la metalúrgica aplicada al mineral de hierro hasta mediados de la década de los 60 del siglo XIX, fecha en que se fabricaron los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar".

Empecemos indicando que el mineral de hierro[6] es el cuarto elemento más abundante en la naturaleza, se encuentra en estado natural formando parte de numerosos minerales, entre ellos muchos óxidos, y raramente se encuentra libre. Químicamente puro, no tiene ninguna aplicación comercial y de utilidad. Su actual empleo masivo es gracias a la combinación con otros elementos que le dan propiedades ideales para una amplia gama de aplicaciones.

La primera forma de obtención de un producto de hierro fue el fierro forjado y en pequeñas cantidades. Para producirlo se empleaba el carbón vegetal como fuente de calor en un horno convencional y un sistema precario de soplado, al que se le agregaba en forma progresiva reducidas cantidades de mineral de hierro. Como la temperatura que se alcanzaba no era elevada, se conseguía de esta manera una masa esponjosa de hierro caliente llena, una escoria formada por impurezas y cenizas de carbón vegetal sin llegar a ser fluida.

Esta masa mientras permanecía incandescente, era sometida a continuos golpes, con lo que se lograba eliminar la escoria superficial y darle finalmente la forma requerida e incluso se la podía soldar por presión y calor a otras piezas, creándose de esta manera toda una industria alrededor del fierro forjado de múltiples aplicaciones.

La característica principal de los primeros fierros forjados era su bajo contenido de carbono, escoria y otras impurezas. En ocasiones esta técnica de fabricación producía accidentalmente auténtico acero en lugar de hierro forjado.

Con el tiempo se logró alcanzar mayores temperaturas en los hornos mediante el perfeccionamiento del sistema de alimentación de aire, por lo tanto se alcanzó

la temperatura de fusión del hierro, obteniéndose el fierro fundido, pero éste para que sea también de aplicación útil tenía que ser purificado.

La característica más notoria del fierro fundido era el grado de crudeza del mismo metal, la proporción y constitución de sus impurezas eran tan irregulares como desconocidas con certeza, haciendo de él un metal no homogéneo e inseguro. Sin embargo, países como Estados Unidos insistieron en su empleo para la fabricación de cañones y llegaron a obtener un fierro fundido de alta calidad con lo cual desarrollaron la mejor artillería en fierro fundido que se haya logrado, como son los cañones Rodman y Dahlgren, entre otros.

Pero llegó un momento en que su empleo para fabricar artillería, a pesar de su bajo costo, fácil producción y desarrollo alcanzado, era ya una necedad, dada la superior calidad del fierro forjado y luego del acero. A este respecto, Mr. Longridge menciona: "Parece extraño que se persista en el empleo de este material, y que se hagan experimentos tras experimentos en busca de lo que es tan imposible de encontrar como la piedra filosofal, a saber: un medio de hacer que el fierro fundido pueda resistir a una fuerza superior a su fuerza máxima"[7].

Ahora bien, a partir del fierro fundido se obtenía el fierro forjado para la fabricación no solo de artillería, sino de blindaje y estructuras en general en ese entonces. La obtención del fierro forjado se hacía aplicando el proceso de "pudelado"[8], el mismo que permitía producir grandes cantidades de fierro forjado a un precio aceptable.

Luego vendría la producción del acero. Inicialmente se producía en forma artesanal y en muy pequeña cantidad. Una de las primeras formas de producir acero fue mediante la cementación, que consistía en empaquetar piezas de fierro forjado con carbón y calentarlas a temperaturas menores a la de fusión con lo cual la superficie del fierro forjado absorbía gradualmente el carbón obteniéndose una capa de acero de alto contenido de carbono, mientras que el interior quedaba con bajo contenido de carbón. Este acero era empleado para la fabricación de herramientas y armas, principalmente.

Este primer paso permitió luego tomar piezas de acero cementado fabricadas de la forma indicada, y usarlas como material de fundición dentro de un crisol de arcilla obteniéndose de esta forma una regular cantidad de acero con cierto contenido de carbono y de una composición homogénea, para ese entonces ya se alcanzaban los 1600 grados centígrados, pero así y todo no estaba al alcance de todos por lo escaso de su producción y alto costo.

Pero la revolución del acero vino con el Convertidor Bessemer[9] en 1860 y tiempo después con el horno de hogar abierto de Siemens[10]. Ambos inventos permitieron la producción de acero de buena calidad, en grandes cantidades y a bajo costo y lo más importante, al alcance de los fabricantes de artillería.

La adopción del acero como materia prima para la fabricación de artillería fue

un proceso lento y de cierta duración. Así vemos que hasta mediado de los años 60 del siglo XIX, fecha en que se fabricaron los cañones Armstrong de 300 libras del Monitor "Huáscar", se continuaba empleando en forma masiva el fierro forjado para la fabricación de artillería, haciendo notar que los procedimientos para la producción del mismo, alcanzaron tal grado de perfección que muchas veces se confundía un buen fierro forjado con un acero inferior[11], que era justamente el más apropiado para la fabricación de artillería.

Finalmente, el mismo Armstrong manifiesta por esos años lo siguiente: "Desde el principio vi y aún creo que el acero es el metal a propósito para hacer el tubo de un cañón, si se puede obtener, y el único motivo que he tenido para no perseverar en el empleo del acero, es la dificultad de obtenerlo de la calidad conveniente. Es indudable que el fierro forjado es muy blando, y que el bronce tiene aún más inconvenientes que el fierro forjado, y si se puede obtener con seguridad y uniformidad el acero de calidad conveniente, no habrá dificultad en la manera de usarlo"[12].

Hasta acá hemos hecho un breve relato del desarrollo de la metalurgia aplicada a la fabricación de artillería, y hemos identificado que los cañones Armstrong de 300 libras del Monitor "Huáscar" fueron fabricados empleando fierro forjado de la mejor calidad.

Pues bien, para terminar de comprender el material empleado, tendríamos que definir las características de este, es así como encontramos que las instrucciones de Armstrong para los fabricantes del fierro forjado que empleaba para su artillería, disponía que debería tener las siguientes características en promedio[13].

- Tenacidad: 58,240 Libras/ pulg.^{2}
- Compresión: 32,480 Libras/ pulg.^{2}
- Dilatación: 29,120 Libras/ pulg.^{2}

¿Cómo debemos interpretar hoy en día estas características prescriptas hace más de 140 años para la fabricación de la artillería Armstrong?

Quisiera empezar con la tenacidad. Como definición actual de tenacidad, podemos indicar que es la capacidad de un material para absorber simultáneamente esfuerzos y deformaciones de consideración. Dicho de otro modo, es el trabajo interno que desarrolla un material en un proceso de deformación hasta alcanzar la rotura. Entonces, cuando indiquemos la tenacidad de un material de mediados del siglo XIX, nos estamos refiriendo a la resistencia máxima a la tracción medida en libras sobre pulgada cuadrada. Por lo tanto, el fierro forjado de los cañones Armstrong tenía una resistencia media a la fractura por tracción de 58,240 Libras/ pulg.^{2}

Con respecto a la compresión y dilatación, se refiere a las características de fluencia[14] mínimas del material, tanto en tracción como en compresión. El término dilatación realmente corresponde a elongación elástica por carga aplicada y no por

temperatura, es decir, se refiere a un estado de tracción. Muchas aleaciones ferrosas tienen un comportamiento y resistencia de fluencia muy similar tanto en tracción como en compresión, por ello para el material en mención, dichos valores son muy similares.

Sin el ánimo de alargar demasiado esta parte, considero necesario describir brevemente el diagrama esfuerzo-deformación de materiales ferrosos para terminar de entender el material empleado en la fabricación de los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar".

El diagrama que se muestra a continuación es producto de un ensayo de tracción, procedimiento estándar empleado para determinar las propiedades de los materiales, en nuestro caso, los materiales ferrosos. Se realiza preparando una probeta bajo medidas normalizadas y se le somete a un esfuerzo de tracción y se mide la deformación del mismo para diferentes intensidades de fuerza aplicada, así podemos determinar en el diagrama, lo siguiente:

La curva tienen una primera parte lineal llamada zona elástica, en donde la probeta se comporta como un resorte; si se deja de aplicar la carga en esa zona, la probeta regresa a su longitud inicial. Cuando la curva se desvía de la recta inicial, el material alcanza el punto de fluencia; desde aquí el material comienza a adquirir una deformación permanente. A partir de este punto, si se retira la carga la probeta quedaría con mayor longitud que al principio y se define que ha comenzado la zona plástica.

Luego del punto de fluencia sigue una zona inestable, que depende de cada acero o fierro ensayado, para llegar a un máximo en Fmax. Entre el punto de fuerza de fluencia y de fuerza máxima, la probeta se alarga en forma permanente. En Fmax la probeta muestra su punto débil, concentrando la deformación en una zona en la cual se forma una sección adelgazada llamada cuello, entonces la deformación se concentra en la zona del cuello, provocando que la carga deje de aumentar. Al adelgazarse la probeta la carga queda aplicada en menor área, provocando finalmente la fractura de la probeta.

De todos los puntos identificados en el diagrama debemos tomar el correspondiente

al punto de fuerza máxima, que es la fuerza que ocasionará que finalmente la probeta se fracture y que de acuerdo a lo mencionado anteriormente, es la propiedad denominada "tenacidad" en los materiales ferrosos de mediados del siglo XIX, es decir, la resistencia máxima a la tracción medida en libras sobre pulgada cuadrada.

Explicada como queda la propiedad de tenacidad, podríamos elaborar una tabla comparativa entre los fierros fundidos, forjados y aceros de la época con los aceros de mayor uso en la actualidad a fin de apreciar la diferencia entre ellos[15]. Así tenemos:

MATERIAL	TENACIDAD Libras/pulg.^{2}
Fierro fundido para cañones RODMAN	31,000
Fierro forjado para cañones ARMSTRONG	58,240
Acero para cañones KRUPP	92,015
Acero para cañones VICKERS	81,719
Acero estructural industrial A36	80,000
Acero estructural industrial de alta resistencia ST 34	88,450
Acero naval para estructuras ASTM A131 - A	71,000
Acero naval de alta resistencia ASTM A131 - AH32	85,000

Podemos apreciar la notable diferencia entre el fierro fundido y el forjado, así como el incremento de la tenacidad en el acero producido para 1865. Hoy en día, los aceros de uso común, tanto en la industria naval como en metal mecánica, tienen una tenacidad comparable a los aceros para cañones Krupp y Vickers. Al respecto debemos recordar, que para el descubrimiento de la pólvora sin humo la metalurgia había avanzado un tanto más, pero ya no se requería de aceros de una tenacidad extrema, a pesar de que en ese entonces se producían aceros especiales para herramientas con una tenacidad superior a las 250,000 Libras/pulg.^{2}

Esta menor exigencia de alta tenacidad se debe al hecho de que las grandes presiones iniciales e instantáneas que generaba la pólvora negra fueron reducidas al emplear la pólvora sin humo, porque lo que importaba ahora era el tiempo progresivo de combustión de la pólvora que permitía presiones también progresivas, las que permitieron alcanzar mucho mayores velocidades iniciales a los proyectiles, parámetro muy importante en la artillería de ayer y hoy.

Con esto último podemos concluir que el material empleado por Armstrong para la fabricación de sus cañones, a pesar de tener una tenacidad inferior a los aceros de la época, era un material apropiado por su disponibilidad, resistencia apropiada y bajo precio, y como lo manifestara el mismo Armstrong en su informe al Comité especial de Artillería de 1863: "Ninguno de los 3,000 cañones construidos y probados han reventado haciendo explosión..."

4. El Proceso de Fabricación

Partiendo del principio expuesto en el punto 2 de esta primera parte, la fabricación de los cañones Armstrong en lo que se refiere al ánima y zunchos de refuerzo, consistía en el empleo de barras de fierro forjado de 3 a 5 pulgadas de forma trapezoidal y de un largo estándar de 30 pies, los mismos que eran unidos por calor y presión hasta un largo máximo de 120 pies.

Estas barras de fierro forjado eran abastecidas generalmente por la Compañía Low Moor, entre otras, la misma que empleaba como materia prima el afamado fierro de Yorkshire[16].

Formadas así las barras trapezoidales con una longitud máxima de 120 pies, se llevaban al estado de "rojo vivo" y se envolvían sobre un cilindro del diámetro requerido, el mismo que estaba montado entre puntas de un torno, con la base menor de la barra trapezoidal sobre el cilindro, de manera tal que al término de la operación se formaba una gran espiral de barras de sección rectangular.

El siguiente paso era poner esta espiral nuevamente en estado de "rojo vivo" en un horno de reverbero[17] y seguidamente se le aplicaba un martillo de vapor de 6 a 10 toneladas con la finalidad de lograr una soldadura perfecta entre las barras, lográndose como producto final una bocina de las dimensiones requeridas. Con la finalidad de eliminar cualquier rebaba o irregularidad de la bocina, se le hacía pasar nuevamente por un baqueteado para garantizar su forma cilíndrica, empleando también un martillo de vapor.

Con este procedimiento se producía la cantidad de bocinas requeridas para fabricar el cañón. Ahora bien, para formar el tubo principal y el más largo, es decir el ánima, se seleccionaba la cantidad de bocinas requeridas en función de su longitud. Estas bocinas eran unidas también por calor y presión, pero previamente se las montaba en un torno y se maquinaba una pestaña de aproximadamente 0,5" x 0,5" en cada una de sus extremidades, una hembra y otra macho con la finalidad que encajen perfectamente entre ellas.

Encajadas dos bocinas de la forma antes mencionada, se las comprimía con un gran perno que las atravesaba interiormente. Este perno tenía en sus extremidades bridas acampanadas del diámetro exterior de las bocinas aseguradas con tuercas de dimensiones apropiadas. Seguidamente se le introducía a un horno de reverbero estrecho, se aplicaba calor hasta lograr la soldadura perfecta de las bocinas, tanto por el calor como por la presión del ajuste de una de las tuercas, la misma que era accionada manualmente por unos 10 hombres con una palanca de 12 pies de largo.

Luego de retiradas las bocinas del horno de reverbero se le aplicaba un martillo de vapor con la finalidad de asegurar una correcta soldadura entre las bocinas. El siguiente paso era unir otra bocina siguiendo el mismo procedimiento hasta lograr el largo deseado.

Este procedimiento se aplicaba solamente para formar el tubo que contiene el ánima; los zunchos propiamente dichos que refuerzan al cañón son colocados uno por vez y sin soldar sus extremidades.

Fabricados de la manera que se indica, tanto el ánima como los zunchos, se colocaban unos dentro de otros de acuerdo al diseño particular del cañón. Para ello el tubo interior era maquinado con extrema perfección en su cara exterior y lo mismo se hacía con el primero de los zunchos a aplicar, pero en su cara interior. El tubo interior se colocaba en forma vertical y debidamente asegurado y el zuncho se calentaba al "rojo vivo" hasta lograr una dilatación adecuada.

Estando al rojo vivo el zuncho, se le levantaba por medio de un pescante y se colocaba sobre el tubo interior dejándolo caer hasta la posición deseada. En ese estado, se le aplicaba chorros de agua con la finalidad de que el zuncho se contraiga y se ajuste por compresión al tubo interior. Al término de la operación se maquinaba perfectamente la superficie externa del zuncho con la finalidad, de recibir el siguiente refuerzo, y así se procedía hasta insertar todos los zunchos de acuerdo al diseño del cañón.

Al ánima de los cañones Armstrong fabricado de la manera como se ha descrito, se le insertaba una pieza también de fierro forjado que constituía el fondo de ánima. Esta pieza tenía la cara anterior plana de manera tal que se unía a la culata y la otra cara era torneada en forma cilíndrica para darle esa forma al fondo del ánima.

Para el caso de los cañones del "Huáscar", se observa que el ánima tiene tres zunchos que la refuerzan contados desde la boca y hasta antes del anillo portamuñones. Luego del anillo portamuñones tiene un gran zuncho que abraza a la parte final del ánima y zunchos adyacentes.

Nos queda hablar de la fabricación del anillo portamuñones y culata. Ambas piezas no se fabricaban con el procedimiento empleado para los zunchos y bocinas, sino que eran hechas de una sola pieza fundidas en sólido por lo peculiar de sus formas.

Para el caso del anillo portamuñones, una vez fundido y maquinado, era insertado al conjunto de zunchos también por dilatación y se aseguraba al zuncho que abrazaba no solo por contracción sino que al zuncho receptor por así decirlo, se le maquinaba una pestaña del ancho del anillo portamuñones de manera tal que encajaba con perfección en el momento de contraerse y quedaba asegurado al conjunto.

Al igual que el anillo portamuñones, la culata también era fundida en sólido. Esta pieza es la que soporta el esfuerzo longitudinal de la fuerza explosiva de la carga y debería ser fundida de la manera más perfecta y con la fibra del metal paralela al ánima para que tenga mayor resistencia longitudinal.

Una vez fundida la culata, se maquinaba exteriormente para formar la campana o buche de paloma[18], típica característica de los cañones de ese tiempo, asímismo esta pieza contenía al cascabel[19], que para el caso de los cañones Armstrong del

"Huáscar", es de forma plana con un orificio central por donde pasaba el braguero o cabo de retenida del retroceso del cañón al momento del disparo.

Luego se le maquinaba una rosca exterior en la sección que se introducía al conjunto del cañón con la finalidad de asegurarla a este. Para ello, la pieza que recibía la rosca de la culata era fundida en sólido y taladrada y se le maquinaba la rosca hembra para recibir a la rosca macho de la culata.

5. El Acabado

Terminado de esta manera de construir el cañón se le montaba en un gran torno para darle un maquinado perfecto de sus partes exteriores, al término de lo cual pasaba a un cepillo revólver para el maquinado de las estrías del ánima y luego a un taladro vertical para la confección del oído y otros orificios para alojar los órganos de puntería, así como los orificios para alojar los pernos que aseguraban la cuchara porta bala en el espejuelo[20] de la boca del cañón. Luego, mediante un pantógrafo se hacían las inscripciones de reglamento que identificaban el fabricante, calibre, peso, preponderancia y año de construcción del cañón; detalles que serán descritos en la siguiente parte.

El acabado final a que era sometido el cañón terminado de fabricar era el pavonado con la finalidad de preservarlo de la oxidación. El proceso de pavonado de ese entonces era en frío y no electrolítico como es actualmente.

La fórmula del pavón inglés, la constituían los siguientes componentes:

Anticorrosivo	40 libras
Pintura negra (Grant's black)	4 libras
Plomo colorado o minio[21]	3 libras
Aceite de linaza	4 galones imperiales
Aguarrás	1 pinta imperial

Esta composición después de bien mezclada y batida se le calentaba y se aplicaba en dos capas delgadas con una brocha extendiendo la composición sobre toda la superficie exterior del cañón y se le daba lustre mediante frotaciones constantes empleando guantes de ante o de pellejo de carnero hasta lograr el negro esmaltado de acabado.

6. Las Pruebas

Por último, el cañón era sometido a las pruebas de campo para su aceptación por parte del comprador. Lamentablemente no se han ubicado hasta ahora ni el contrato de adquisición ni el reporte de las pruebas de campo, por lo que tomaremos como referencia los estándares de pruebas de Armstrong.

Armstrong probaba sus cañones inicialmente con dos disparos con doble carga de servicio y bala ordinaria y cinco disparos con una bala y 1/6 de la carga de servicio, pero a partir de 1862, las pruebas se hacían con dos disparos con una carga

y bala de servicio y tres disparos con una bala y 1/6 de la carga de servicio.

SEGUNDA PARTE

DESCRIPCIÓN DE LOS CAÑONES ARMSTRONG DE 300 LIBRAS

1. Las fuentes de información

Las fuentes de información empleadas para el desarrollo de esta parte están incluidas en la bibliografía al final del ensayo, en donde todas ellas son conocidas de alguna manera. Sin embargo, el mayor aporte proviene de dos fuentes casi no conocidas.

La primera, es el libro escrito en 1879 por el Teniente Coronel José Torreblanca[22] en el que describe la artillería Armstrong juntamente con la Blakely y Vavasseur; artillería que conformaba lo mejor de la defensa de la Plaza del Callao en ese entonces. En este libro, al margen de describir los cañones antes mencionados, describe también las cureñas, juegos de armas, cargas y municiones y por anexo encontramos las tablas de tiros de los principales cañones de grueso calibre montados en las diferentes Torres y Fuertes del Callao de 1879.

Con respecto a esta primera fuente, deseo plantear la premisa que los cañones Armstrong de 300 libras de las Torres Blindadas "La Merced" y "Junín"[23] eran similares a los cañones Armstrong de 300 libras del Monitor "Huáscar", ya que al demostrar como valedera esta premisa y al tener las características y descripción de los cañones de las Torres, entonces tenemos también las de los cañones del Monitor "Huáscar".

Y la segunda fuente es de campo, en que tomaremos directamente información sobre los cañones Armstrong de 300 libras originales del Monitor "Huáscar" recientemente encontrados e identificados en Valparaíso[24].

Esta es una información hasta ahora no publicada y poco conocida. Hace unos pocos años, aproximadamente en el 2002, cuando se construía un estacionamiento subterráneo en la Plaza Sotomayor de Valparaíso, se encontraron nueve cañones antiguos de grueso calibre.

Durante estos últimos años se procuró indagar más sobre estos cañones sin mayores resultados, ya que se sospechaba que dos de ellos en particular podrían tratarse de los cañones originales del "Huáscar", pero debido a la lejanía y falta de oportunidades no se pudo saber más sobre estos cañones. Esta situación cambió cuando el pasado 4 de junio de 2004, fecha en que Francisco Pérez y Gilles Galte, amigos que comparten conmigo el estudio e investigación de la Guerra del Pacífico, inspeccionaron los cañones mencionados y con la información de los números de serie proporcionada por el suscrito, además de otra llevada por ellos mismos, identificaron los cañones signados con los números 1351 y 1358. Este

descubrimiento nos permitirá describir y conocer con exactitud los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar".

Entonces, tomando como referencia el libro de Torreblanca y los propios cañones originales del "Huáscar", estaríamos en condiciones de describirlos con mucha exactitud y profundidad. Pero antes de hacer lo primero, debemos obtener evidencia que nos permita afirmar que los cañones Armstrong de 300 libras de las Torres "La Merced" y "Junín" eran similares a los del Monitor "Huáscar".

Pues bien, para ello se describirá una serie de hechos así como información de fuente primaria que se consideran evidencias objetivas para tal afirmación. Estas evidencias son:

1. Con carta del 21 de septiembre de 1879, el Almirante Grau solicita al Comandante General de la Marina la confección de piezas para el oído de los cañones de 300 libras, indicando: "... respecto al modelo que se pide de las piezas de oído, no existe ninguno a bordo y los que hay no se pueden extraer de los cañones. Si no los tiene la factoría, en las Baterías de esa plaza deben de haber de respeto de los cañones del mismo calibre y sistema: a la vista de ellos se pueden sacar el modelo...." Los únicos cañones del mismo calibre y sistema existentes en la Plaza del Callao eran definitivamente los cañones Armstrong de 300 libras de las Torres de "La Merced" y "Junín", y la pieza a que se hace referencia sería el "grano", que es un inserto roscado de cobre en donde se introduce el estopín, por lo que su confección debería ser precisa. Esta se considera una evidencia objetiva de que los cañones de las Torres eran similares en calibre y sistema a los del Monitor "Huáscar".

2. En el capítulo del libro de Torreblanca que describe las espoletas de los proyectiles de los cañones Armstrong de las Torres "La Merced" y "Junín", menciona que son de dos tipos: "...la de tiempos y la de concusión", más adelante menciona: "La espoleta de tiempos, que solo hemos visto a bordo del 'Huáscar'..." Esta información permitiría establecer, al menos, que los proyectiles de 300 libras de las Torres empleaban la misma espoleta que los proyectiles también de 300 libras del Monitor "Huáscar".

3. Otra evidencia es el empleo tanto de los cañones de las Torres como los del Monitor de una cuchara porta balas, la misma que se aseguraba mediante pernos insertados en el espejuelo de la boca del cañón. En la conocida fotografía de la Torre de "La Merced" se aprecia con suma claridad los pernos en mención. Asímismo, por simple inspección de la boca de los cañones originales del Monitor "Huáscar", también se aprecia en el espejuelo la circunferencia de los orificios de los pernos, lamentablemente ahora cizallados.

4. Una evidencia adicional y tal vez la más contundente, que nos permite afirmar que los cañones Armstrong de 300 libras de las Torres de "La Merced" y "Junín" eran similares a los cañones Armstrong de 300 libras del Monitor "Huáscar", es la

descripción introductoria de los cañones Armstrong de las Torres que hace Torreblanca, al manifestar: ...son del calibre del 300 libras, provistos de ocho rayas sistema shunt... Pues bien, también por simple inspección de los cañones originales del "Huáscar" se determina que son de ocho rayas y del sistema shunt; sistema que será explicado con profundidad más adelante.

5. También por comparación de las características que describe Torreblanca en su libro, la fotografía conocida de la Torre "La Merced" y por las medidas y formas observadas de los cañones originales del Monitor "Huáscar", se aprecia que todas ellas son equivalentes

6. Otra información tomada como evidencia podría ser el año de fabricación, que como sabemos fue 1865, tanto para los cañones de las Torres como los del Monitor, dificultando se fabricaran con diferentes características contraviniendo las prácticas de producción.

7. Casi para terminar, una evidencia más de la similitud de estos cañones son las cargas que empleaban los cañones de las Torres que eran de 45 libras de pólvora negra. Al respecto, en el Libro de Bitácora del "Huáscar", el Oficial de Guardia el 4 de mayo de 1879 anota lo siguiente: "...se recibe al Jefe de Ronda y se reciben 20 barriles de pólvora y la gente de la torre con el condestable se ocuparon en ensaquetar la pólvora de 16 barriles del modo siguiente: 31 saquetes de 45 libras...," es decir, ambos cañones usaban la misma carga de pólvora, por usar también el mismo tipo de proyectil.

8. Finalmente, no se puede considerar una casualidad el hecho de que las Torres "La Merced" y "Junín" sean blindadas, giratorias y estén dotadas de DOS (2) cañones Armstrong de 300 libras lo mismo que la torre de artillería del Monitor "Huáscar", también blindada, giratoria y con cañones del mismo sistema y calibre[25].

Estas evidencias se consideran suficientes para afirmar entonces que los cañones Armstrong de 300 libras de las Torres "La Merced" y "Junín" y los del Monitor "Huáscar", eran del mismo sistema y calibre como lo mencionara el Almirante Grau en su correspondencia.

2. Descripción de las características externas

Para describir las características externas de los cañones Armstrong del Monitor "Huáscar" debemos identificar y clasificar sus diferentes partes, a saber: culata, primer cuerpo, segundo cuerpo, tercer cuerpo, cuarto cuerpo y quinto cuerpo o caña.

Empecemos por la culata, la misma que contiene al cascabel y la campana. El primero de ellos es de forma plana y vertical con respecto al plano horizontal y de un espesor de 140 mm y 180 mm de altura, tiene un orificio taladrado de lado a lado y en el centro de un diámetro de 134 mm por donde se pasaba el braguero. La

circunferencia del orificio está reforzada con una mayor altura del cascabel que llega hasta los 300 mm. El cascabel, como se mencionó en la primera parte, era confeccionada en una sola pieza juntamente con la primera cintura de la campana, la misma que se introducía al primer cuerpo mediante una rosca.

La segunda, es decir la campana, está formada por dos cinturas, siendo la primera de un diámetro de 600 mm y una longitud de 410 que incluye al cascabel, y la segunda de 790 mm de diámetro y 200 mm de longitud que es la que recibe a la culata propiamente dicha, y que la ajusta por tracción a través de la rosca y por compresión.

Luego tenemos el primer cuerpo, que es el zuncho de mayor diámetro y longitud aparente, con un diámetro parejo de 1 050 mm y una longitud de 870 mm. Esta parte es la que refuerza en última instancia a la recámara. Este cuerpo termina hacia atrás y hacia delante en forma redondeada.

El segundo cuerpo está conformado por un zuncho de refuerzo de un diámetro de 950 mm a la altura del anillo porta muñones y de 848 mm en su unión al tercer cuerpo. Tiene una longitud total de 790 mm. Esta parte contiene al zuncho porta-muñones, el mismo que tiene un diámetro, -como se dijo- de 950 mm y una longitud de 310 mm y termina con una cintura de 70 mm hacia adelante. Los muñones tienen un diámetro de 250 mm por 200 de longitud y el envase es de 300 mm[26].

El tercer cuerpo es un zuncho de refuerzo de 420 mm de longitud y un espesor de 680 mm. A continuación tenemos el cuarto cuerpo conformado por un zuncho de refuerzo de 460 mm de longitud y 540 mm de diámetro y finalmente está el quinto cuerpo o caña que es la parte final del ánima de un diámetro de 490 mm y una longitud de 820 mm. La caña tiene un espesor de 120 mm.

En los anexos se muestran las medidas de los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar" desde diferentes vistas, detallando las dimensiones principales, así como de cada uno de los zunchos, la culata y cascabel inclusive.

Lo siguiente por describir es el oído o fogón[27] de los cañones. Este estaba taladrado sobre el zuncho de la recámara o 1er cuerpo y a una distancia de 400 mm del zuncho portamuñones y sobre el eje longitudinal del cañón.

El diámetro del oído es de 21 mm y roscado de manera tal que permitiera alojar el grano[28] de cobre también roscado. Esta última pieza se hacía de este material con la finalidad de cambiarlo cuando se desgastara por el uso y la erosión ocasionada por los gases de la detonación de la carga del proyectil, es decir es una pieza sujeta a desgaste y reemplazable. El orificio practicado en el eje central del grano y por donde se introducía el estopín es de 8 mm.

Como se mencionó, el Almirante Grau con carta del 21 de septiembre de 1879, solicita al Comandante General de la Marina la confección de piezas para el oído de los cañones de 300 libras; estas piezas definitivamente eran los granos,

considerados repuestos de a bordo para ser cambiados cada vez que se requiriese por las causas mencionadas.

Finalmente, para concluir con la descripción de los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar", en lo que se refiere a la boca de fuego misma, nos queda por describir los orificios que alojaban a los órganos de puntería. Estos estaban conformados por dos alojamientos para el alza y dos para la mira.

Los primeros se taladraban en el último refuerzo de la culata propiamente dicha, a una distancia de 45 mm. del zuncho principal o primer cuerpo, uno a cada lado y separados entre sí 500 mm. El taladro atravesaba todo este refuerzo desde la parte superior a la inferior del cañón. El diámetro del taladro era de 30 mm. en donde se insertaba una pieza de bronce roscada con un orificio rectangular de 10 mm x 19 mm.

Con respecto a los orificios para las miras, éstos se taladraban en el zuncho portamuñones, también uno a cada lado y separados entre sí 500 mm. de manera que se encontraban alineados con los respectivos alojamientos de las alzas. El diámetro del taladro era también de 30 mm. en donde se insertaba una pieza de bronce roscada con un orificio circular de 18 mm. y una muesca semicircular de 5 mm de radio orientada hacia el lado derecho del cañón.

Estos oficios que alojaban a los órganos de puntería clásicos, es decir el alza y la mira, se complementaban aparentemente con cuatros más ubicados a cada lado del cañón y en la parte interior. Se dice que aparentemente formaban parte del órgano de puntería, ya que hasta el momento de concluir este ensayo no se ha confirmado si se empleaban para este fin o tenían otro uso, como por ejemplo un mecanismo de elevación.

Casi para terminar, existe inmediatamente debajo del cascabel, sobre la primera cintura de la campaña, un apéndice con un tapón tipo dado, que se presume es un conducto que comunica el exterior con el fondo del ánima.

Se considera que este conducto cerrado con un tapón tipo dado de sección cuadrada tenía por finalidad drenar el ánima del cañón durante las tareas de mantenimiento en que el ánima se lavaba con agua hirviendo o cuando ésta se llenaba de agua durante mar gruesa. Este tapón habría sido de gran utilidad debido a la dificultad para depremir rápidamente este tipo de cañones debido a su tamaño, peso y configuración. La forma y finalidad de este accesorio tendría que ser confirmada con una inspección de detalle de los cañones en el sitio.

3. Descripción de las características internas

Descritas hasta esta parte las principales características externas de los cañones Armstrong de 300 libras, nos toca detallar las características internas, que básicamente es la descripción del ánima. Como hemos indicado el ánima es de 8 estrías sistema shunt.

CAÑÓN 1351

(CAÑÓN DE BABOR)

MUÑÓN IZQUIERDO

MUÑÓN DERECHO

CAÑÓN 1358

(CAÑÓN DE ESTRIBOR)

MUÑÓN IZQUIERDO

MUÑÓN DERECHO

NOTA: Al estar ilegibles las marcas del peso en los muñones de los cañones originales, se ha considerado para ambos el peso de 26,880 libras (Avoirdupois), equivalente a 12 Toneladas largas anglosajonas, de acuerdo al informe de inspección de la Marina Norteamericana de 1879.

Para comprender el sistema mencionado y que fuera ideado por la genialidad de Armstrong tenemos que indicar que los proyectiles que empleaba el Monitor "Huáscar" eran del sistema de "concentración" o también llamados de "centrado", es decir, la forma en que el proyectil se centraba dentro del ánima era mediante unos tetones de bronce insertados en el cuerpo del proyectil que se encajaban y se deslizaban con cierta holgura en el canal de las estrías.

En el momento del disparo y como consecuencia del calor generado por la carga, estos tetones por ser de un material más blando y de mayor coeficiente de dilatación que el mismo proyectil, se expandían de manera tal que terminaban de insertarse en el canal de las estrías, lo que permitía el centrado del proyectil a lo largo de su carrera por el ánima, así como permitía también que el proyectil saliera girando sobre su propio eje, con las ventajas conocidas de esta particularidad.

Pues bien, a Sir W. G. Armstrong el sistema de concentración no le satisfacía del todo, dado que este sistema no garantizaba un perfecto centrado del proyectil en el ánima y siempre existía el riesgo que éste se atascara, sea durante la carga por una mala maniobra o durante la descarga por las presiones laterales de los gases que genera la carga. Para solucionar esta situación ideó un sistema que combina el sistema de "concentración" con el de "compresión"[29]; a este sistema combinado le llamó "shunt", sistema que identificó a todos los cañones Armstrong fabricados en la década de los 60 del siglo XIX.

Este sistema se caracteriza por ser las estrías más anchas en la boca del cañón que más adentro del ánima y tienen dos canales de diferentes niveles, un canal delgado y de nivel superior y el otro canal ancho y de nivel inferior. El nivel superior corre hacia dentro del ánima con cierta pendiente que en un momento determinado iguala el nivel del canal inferior. En esa altura el canal ancho se estrecha haciendo que el proyectil cambie ligeramente su giro y de allí el nombre de sistema "shunt" o sistema de cambio.

Cuando el proyectil entra los tetones se apoyan sobre el lado derecho del canal ancho y de nivel inferior ya que no podría entrar en el canal estrecho y de nivel superior por el tamaño mismo de los tetones.

Cuando el proyectil se introduce en el ánima y se apoya en el costado derecho del canal ancho y de nivel inferior, como se mencionó, se desliza hasta encontrar que el canal se estrecha, a esa altura el nivel superior se ha igualado con el inferior, de manera que el proyectil corre fácilmente sin ser comprimido hasta el final de su carrera.

Cuando el proyectil sale como consecuencia de la detonación de la carga, los tetones se apoyan ahora sobre el lado izquierdo del canal, a medida que avanza hacia la boca encuentra que el canal; comienza a cambiar de nivel logrando una compresión gradual y un perfecto centrado.

Para completar la descripción de las estrías debemos indicar la inclinación de las mismas en grados sexagesimales, lo que nos permitiría determinar en cuántos calibres da una vuelta completa de 360 grados.

Hasta ahora no se ha tenido la oportunidad de dimensionar con precisión los cañones originales del "Huáscar", pero teniendo uno de sus proyectiles de 300 libras en el Museo Naval del Perú, podemos determinar esta característica midiendo el ángulo que forman los tetones del proyectil.

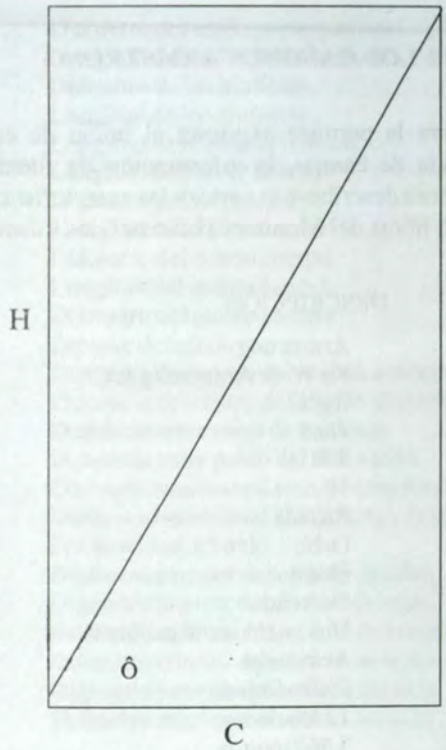
Aplicando un poco de trigonometría y partiendo de que conocemos el calibre del ánima que es de diez pulgadas, podemos desarrollar la hélice que forma la estría dentro del ánima, así tenemos:

Calibre del ánima:	=	10"
Circunferencia (C):	=	2 ër, es decir: 2 x 3.1416 x 5"
	=	31.41"
Ángulo complementario medido	=	87°

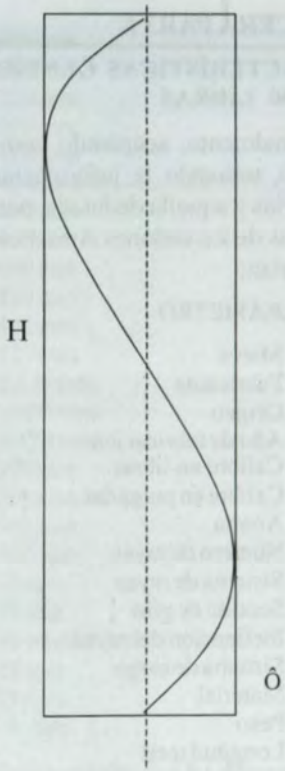
El ángulo medido sobre los tetones del proyectil que se muestra es de 3°, por lo tanto, el ángulo complementario será de 87°, que es el ángulo que debe ser tomado en cuenta para el cálculo. Este ángulo lo forman la vertical y la diagonal generada entre la posición del tetón inferior y superior.

VISTA DE PLANTA Y CORTE DE UNA ESTRÍA SISTEMA SHUNT CON EL PROYECTIL INGRESANDO Y SALIENDO

A la izquierda se puede apreciar el recorrido de un tetón de proyectil a lo largo de la estría hasta llegar al fondo del ánima, y a la derecha cuando sale. En el primer caso el tetón ingresa holgadamente en la estría gruesa y nivel inferior apoyándose sobre el lado derecho de la misma y luego "cambia" ligeramente cuando el canal se estrecha coincidiendo en ese punto que el nivel del canal delgado ha igualado al grueso, con lo cual el tetón se desliza hasta el fondo del ánima sin dificultad. Cuando el proyectil sale se apoya sobre el lado izquierdo de la estría forzando al tetón a tomar el canal delgado y cuando este comienza a cambiar de nivel se logra la compresión y centrado del proyectil dentro del ánima.



Despliegue del ánima en un plano. La diagonal representa una estría en su longitud total de una vuelta completa.



Vista de planta del ánima de una longitud tal que se muestra el desarrollo completo de la hélice de una estría.

El ángulo complementario determinado (Ô) es de 87°, entonces la altura H que representaría la longitud en que las estrías desarrollan una revolución completa de 360°, sería:

$$
\begin{aligned}
H &= \text{Tangente de } \Phi \times C \\
&= 19.08 \times 31.41 \\
&= 600 \text{ pulgadas}
\end{aligned}
$$

Por lo tanto, la estría da una vuelta en 60 calibres. Con esto último concluyo con la descripción de las características internas de los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar".

TERCERA PARTE

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CAÑONES ARMSTRONG DE 300 LIBRAS

Finalmente, aceptando como valedera la premisa expuesta al inicio de este ensayo, tomando la información obtenida de campo, la información de fuentes primarias y aquella deducida, podemos ahora describir con certeza las características técnicas de los cañones Armstrong de 300 libras del Monitor "Huáscar", las mismas que serían:

PARÁMETRO	DESCRIPCIÓN
Marca	Armstrong
Fabricante	Sir W. G. Armstrong & C°
Origen	Inglés
Año de fabricación	1865
Calibre en libras	300
Calibre en pulgadas	10
Ánima	Rayada
Número de rayas	Ocho
Sistema de rayas	Shunt
Sentido de giro	Derecho
Inclinación del rayado	Una vuelta en 60 calibres
Sistema de carga	Avancarga
Material	Fierro forjado
Peso	12 toneladas
Longitud total	3,962 metros
Longitud del ánima	3,100 metros
Diámetro exterior de la recámara	0,957 metros
Diámetro en la boca	0,475 metros
Preponderancia	226,80 kilos
Número de refuerzos	4
Números de serie (*)	
Cañón de babor	1351
Cañón de estribor	1358
Espesor del cascabel	140mm
Altura menor del cascabel	180 mm
Altura mayor del cascabel	300 mm
Orificio del cascabel	134 mm
Longitud de la campana	610 mm
Primer diámetro de la campana	790 mm
Segundo diámetro de la campana	600 mm
Longitud del primer cuerpo	870 mm
Diámetro del primer cuerpo	1 050 mm
Longitud del segundo cuerpo	790 mm
Diámetro mayor del segundo cuerpo	950 mm
Diámetro menor del segundo cuerpo	840 mm

Diámetro del anillo porta muñones	950 mm
Longitud del anillo porta muñones	310 mm
Diámetro de los muñones	250 mm
Longitud de los muñones	200 mm
Longitud de la base del envase	300 mm
Longitud del tercer cuerpo	420 mm
Diámetro del tercer cuerpo	840 mm
Longitud del cuarto cuerpo	460 mm
Diámetro del cuarto cuerpo	680 mm
Longitud del quinto cuerpo	820 mm
Diámetro del quinto cuerpo	490 mm
Espesor del quinto cuerpo	120 mm
Distancia del centro del muñón a la boca	2,335 mm
Distancia del centro del muñón al cascabel	1,635 mm
Distancia entre caras de muñones	1,430 mm
Distancia entre punto del alza a mira	970 mm
Distancia transversal entre puntos de alza	500 mm
Distancia transversal entre puntos de mira	500 mm
Profundidad del oído	400 mm
Diámetro exterior del orificio del alza	30 mm
Diámetro interior del orificio del alza	19 mm
Diámetro exterior del orificio de la mira	30 mm
Diámetro interior del orificio de la mira	18 mm
Diámetro exterior del orificio del oído	21 mm
Diámetro interior del orificio del oído	8 mm

(*) La información de qué cañón correspondía a babor y estribor se ha determinado analizando los daños que se aprecian en los cañones originales del "Huáscar". Así tenemos que el cañón 1351 presenta una hendidura bastante pronunciada en la parte superior de la culata que correspondería al impacto de uno de los proyectiles Palliser de 250 libras del Blindado "Cochrane" durante el Combate de Angamos. Este impacto ha sido identificado como el Nro. 18 en el informe de inspección realizado por oficiales de la Marina Norteamericana días después del combate[30].

Con esto último concluyo con la descripción integral desde el punto de vista técnico de los cañones de 300 libras del Monitor "Huáscar", dejando para más adelante todo lo relacionado con estas piezas, como son la cureña, torre de artillería, juegos de armas, cargas y proyectiles, operación, y mantenimiento, así como el alistamiento inicial para la campaña, el alistamiento en plena campaña y las acciones artilleras durante ella. Este mismo esquema para lo relacionado a la artillería secundaria y menor.

Como se verá, el solo tratar de la artillería del "Huáscar" merece bien dedicarle todo un libro, y ese será mi empeño a partir de hoy en adelante hasta ver culminado un trabajo que promete aportar información muy valiosa para la comprensión en su verdadera dimensión de la principal arma de nuestro Glorioso Monitor: su artillería.

Vista de la boca de uno de los cañones originales del Monitor "Huáscar" en donde se puede apreciar con claridad el sistema de rayado de cambio o shunt.

Vista del ánima en donde se aprecia la extensión de las rayas y el sentido de giro derecho de éstas.

Detalle del muñón derecho del cañón 1358.

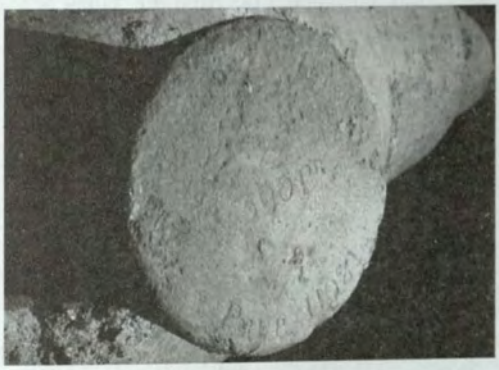
Vista general de los cañones encontrados durante la construcción del estacionamiento subterráneo en la Plaza Sotomayor de Valparaíso. El 2do y 3ro de izquierda a derecha son los cañones originales del Monitor "Huáscar". A la derecha de ellos los cañones Armstrong del Blindado "Cochrane".

Vista lateral derecha de uno de los cañones Armstrong de 300 5 m.m. Libras del Monitor "Huáscar".

Vista lateral izquierda de uno de los cañones Armstrong de 300 5 m.m. libras del Monitor "Huáscar".

Vista de la culata de uno de los cañones originales del Monitor "Huáscar", en donde se aprecia los zunchos de refuerzo y el cascabel.

Detalle del muñón derecho del cañón 1351.



Detalle del muñón izquierdo del cañón 1358.

Detalle del muñón izquierdo del cañón 1351.

Ubicación del oído o fogón y de los orificios de la mira de uno de los cañones originales del Monitor "Huáscar".

Detalle del oído o fogón.

Detalle del alojamiento del alza.

Detalle del alojamiento de la mira.

Vista del tapón de drenaje del ánima ubicado debajo del cascabel.

Vista de los orificios ubicados a cada lado del cañón
en la parte inferior del primer cuerpo.

NOTAS

1. El Glorioso Monitor "Huáscar", **Historia Marítima del Perú**, Tomo IX, Volumen 3.
2. Theophilus Alexander Blakely, Capitán del Ejército Inglés. Patentó su sistema de fabricación de cañones y al no ser favorecido por el Gobierno Inglés, vendió gran cantidad de ellos a otros países como Estados Unidos, España y Perú, entre otros.
3. Real Arsenal, factoría y maestranza del Imperio Británico formalmente establecido en 1671 para la fabricación de artillería, ubicado sobre el río Támesis en Woolwich al sur este de Londres. El famoso "Royal Laboratory" fue agregado en 1695. Después de casi 300 años de operación cerró oficialmente como factoría en 1967 y en 1994 cesó de ser un establecimiento militar.
4. **A Treatise on Ordnance and Armor**, por Alexander Holley, 1865. Traducido por Diego Dublé Almeida, 1867, p. 821.
5. A Treatise on Ordnance and Armor por Alexander Holley, 1865. Traducido por Diego Dublé Almeida, 1867, p. 823.
6. Hierro, de símbolo Fe, del latín ferrum, 'hierro', elemento metálico, magnético, maleable y de color blanco plateado. Llamado también fierro.
7. Miembro del Real Instituto de Ingenieros Civiles. Dedicó parte de su carrera a la investigación matemática de los materiales empleados para la fabricación de artillería para el Ejército y Armada Imperial.
8. Proceso de pudelado: Inventado por Henry Cort en Inglaterra en 1784. Emplea un horno con paredes revestidas con óxido de hierro el que juntamente con el aire inyectado y la agitación constante del hogar elimina mediante oxidación las impurezas del fierro fundido generando gran cantidad de escoria que al ser eliminada se obtiene fierro forjado de buena calidad.
9. Henry Bessemer (1813-1898), Inventor británico. Se le conoce por sus innovaciones en la siderurgia que elevaron la producción de acero, consiguiendo un acero de calidad y de bajo costo. Su innovación es el convertidor Bessemer, retorta de revestimiento ácido en la que el fierro fundido se transforma en acero por insuflación de aire a presión.
10. Wilhelm Siemens (1823-1883). Inventor alemán, emigró a Inglaterra en 1844 y desde entonces dirigió la filial inglesa de la empresa Siemens & Halske. Siemens es famoso por el desarrollo de la caldera a hogar abierto, que patentó en 1856 y con posterioridad se aplicó para fabricar acero.
11. En esos años se distinguía el acero inferior del superior, porque el primero tenía bajo contenido de carbono y muy parecido al fierro forjado de buena calidad. El acero superior contenía gran cantidad de carbono, de dureza extrema pero de muy pobre elasticidad.
12. **A Treatise on Ordnance and Armor** por Alexander Holley, 1865. Traducido por Diego Dublé Almeida, 1867, p. 824.
13. **A Treatise on Ordnance and Armor** por Alexander Holley, 1865. Traducido por Diego Dublé Almeida, 1867, p. 13
14. Como definición actual de fluencia, para una gran variedad de aleaciones ferrosas, la fluencia se inicia al término del límite elástico y se dice que el material fluye, por cuanto se va alargando sin que aumente la carga aplicada.
15. Si bien es cierto la "tenacidad" es una propiedad importante, hoy interesa más el "punto de fluencia", así tenemos que el fierro forjado para cañones Armstrong tenía en promedio un punto de fluencia de 31,100 Libras/ pulg.^{2} y hoy el acero HY-100 para submarinos de última

generación tiene un punto de fluencia de 100,000 Libras/pulg.^{2}. Esta diferencia nos da una idea de la evolución de los aceros en los últimos 140 años.

16. Condado al NE de Inglaterra.

17. Horno de Reverbero, horno en el cual el calor de los productos de combustión es transmitido al material calentado por convección y radiación directa.

18. Se le denomina campana o buche de paloma a la forma final de la culata de los clásicos cañones del siglo XIX, por la forma particular que tenían.

19. El cascabel es el apéndice de la culata, tradicionalmente era de forma redonda, pero ya para la segunda mitad del siglo XIX se le daba forma de horquilla o de anillo por donde pasaba el braguero.

20. Espejuelo, cara frontal de la boca de un cañón.

21. Minio u óxido de plomo de color rojo anaranjado (Pb3O4) empleado como pintura para preservar el hierro.

22. José Torreblanca. **Descripción y Manejo de los cañones Blakely, Armstrong y Vavasseur de las Baterías del Callao**. Imprenta del Estado, 1879.

23. Las Torres blindadas de "La Merced" y "Junín" fueron instaladas en el puerto del Callao para defensa de la Plaza y combatieron tanto en el Combate del Callao del 2 de Mayo de 1866 durante la Guerra contra España, como también durante el bloqueo y bombardeo del Callao por la escuadra chilena entre los meses de mayo de 1880 y enero de 1881 durante la Guerra del Pacífico. Ambas Torres estaban armadas con DOS (2) cañones Armstrong de 300 libras y 10" de calibre.

24. Después de Angamos, la Armada de Chile reemplazó los DOS (2) cañones originales Armstrong de avancarga de 300 libras y 10" del Monitor "Huáscar" fabricados en 1865 por DOS (2) cañones Elswick de retrocarga de 180 libras y 8" de último modelo y de largo alcance.

25. Las Torres "La Merced" y "Junín" eran blindadas y giratorias a través de un aparato similar a la Torre de Coles del "Huáscar". Según Torreblanca, para hacer girar la Torre se necesitaba de 8 operarios, mientras que la Torre del "Huáscar" necesitaba de 16 operarios. Otra diferencia sustancial era que las Torres "La Merced" y "Junín" eran abiertas y de un blindaje sencillo, mientras que la del "Huáscar" era cerrada y de un blindaje de fierro reforzado con madera teca.

26. Una regla práctica de ese entonces era que el diámetro de los muñones debería ser igual al diámetro del ánima. Los muñones nacen en el envase o zócalo, que es una pieza que forma parte del anillo portamuñones de un espesor tal que permite tener una base plana al nacimiento de los muñones.

27. Oído o fogón, orificio en donde se introducía el estopín para iniciar la detonación de la carga del cañón.

28. Grano, pieza de bronce roscada exteriormente y taladrada en su eje longitudinal al diámetro del estopín.

29. Sistema de proyectil que consistía en una chaqueta de material blando, generalmente plomo, que se dilataba bruscamente con la detonación de la carga y se insertaba en las estrías y comprimía el proyectil dentro del ánima impidiendo el escape de gases. Años después este sistema se generalizó hasta nuestros días empleando los aros de forzamiento.

30. **Annual Report of the Secretary of the Navy on the Operations of the Department for the year 1879**, Washington Government Printing Office, 1880.

BIBLIOGRAFÍA

Carvajal Pareja, Melitón. **Historia Marítima del Perú.** Tomo IX, volumen 3. **El Glorioso Monitor "Huáscar".** Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1995, pp. 337 - 456.

Grieve Madge, Jorge **Historia de la Artillería y de la Marina de Guerra en la Contienda del 79.** Industrial Gráfica S.A. Lima, 1983.

Holley Alexander, L. **A Treatise on Ordnance and Armor.** D. Van Nostrand, 192 Broadway, 1865 Traducido por Diego Dublé Almeida, 1867.

"Huáscar". Armada de Chile, Editorial Kactus, 1996.

Diario de Bitácora del "Huáscar". Reproducción editada por la Marina de Guerra del Perú, Callao. 2003.

Pareto L. **Formulario de Mecánica.** Barcelona, CEAC , Ediciones 1991.

Marks. **Manual del Ingeniero Mecánico.** México, Editora Mc Graw Hill, 1984.

Torreblanca, José . **Descripción y manejo de los cañones Blakely, Armstrong y Vavasseur de las Baterías del Callao.** Imprenta del Estado, Lima, 1879.

Discurso de Recepción del Capitán de Navío Francisco Yábar Acuña

Tengo el honroso encargo del Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú para hacer uso de la palabra y dar la bienvenida al contralmirante Reynaldo Pizarro Antram como Miembro de Número del Instituto, así como comentar brevemente la magnífica conferencia que hemos escuchado esta noche.

Debo pedir disculpas por hacer algunos comentarios personales antes de entrar de lleno al tema que me toca desarrollar. He de confesar que he tenido la oportunidad de trabajar con el contralmirante Pizarro en más de una oportunidad. Ha sido mi Jefe de Ingeniería y mi Segundo Comandante; por ende, conozco bien su fecunda labor intelectual y profesional. He sido testigo de excepción de la investigación que realizó para publicar los manuales técnicos de la Fragatas Misileras Clase Carvajal, obras que le demandaron sacrificio y dedicación, constituyendo hoy textos imprescindibles para el uso y mantenimiento de nuestras unidades, por lo que puedo decir con legítimo orgullo que ellas honran a su autor y a la Marina de Guerra del Perú.

Me cabe, además, el placer de haber visto el ánimo que produjo en el contralmirante Pizarro la restauración de los cañones Voruz de la corbeta "Unión", primeros cañones históricos restaurados profesionalmente en nuestro ámbito y que despertaron en él una inquietud que lo ha llevado a convertirse en una autoridad en la materia.

El contralmirante Pizarro no es pues, repito, ajeno al trabajo intelectual y, como queda demostrado esta noche, ha ampliado su horizonte de la ingeniería naval a la artillería naval.

Quisiera comenzar mi comentario sobre la presentación que acabamos de escuchar y del ensayo que el contralmirante Pizarro ha entregado al Instituto, diciendo que no concurro con la introducción que ha puesto a su obra.

Dice el contralmirante Pizarro que el Ensayo del que es autor es una obra técnica que pretende describir con lujo de detalles la artillería principal del glorioso monitor "Huáscar". Pues bien, damas y caballeros, detengámonos un momento en analizar qué es una obra técnica. Una obra técnica es una recopilación ordenada de datos que llevan al lector a comprender o usar determinado conocimiento que el ingenio humano ha inventado, permitiendo así a través de ella, -la obra técnica -, que nuestra capacidad de entendimiento y nuestra destreza sobre la materia que describe lleguen a perfeccionarse.

Las obras técnicas de artillería, como el manual del teniente coronel Torreblanca que ha citado el contralmirante Pizarro en su Ensayo, tienen la virtud que acabo de señalar. Describen perfectamente el arma, el método que ha de seguirse para efectuar el tiro e incluso el mantenimiento que debe darse al invento que el genio humano ha creado.

Cerrado el manual u obra técnica, queda depositada en un librero. El frío hierro del cañón no ha cambiado de características al tacto de quien le ha dado mantenimiento o para quien entiende perfectamente sus partes y su uso. Cerrado el manual, los datos técnicos no son más que eso, datos ordenados metódicamente que aguardan en un librero al lector que les sepa dar uso para aumentar su destreza.

Pero a diferencia de la obra técnica, cuya utilidad queda fuera de toda discusión, la obra histórica transmite una idea que escapa completamente al alcance y propósito de aquella. Los seres humanos, provistos por nuestro Creador de la facultad de razonar, tenemos además la inigualable capacidad de imaginar. Y digo esto porque la obra histórica no es una recopilación de datos, no es una recopilación de fichas ni una colección de antigüedades. La obra histórica, señoras y señores, se encarga de los hombres y del producto del hombre a lo largo de su vida en sociedad. La obra histórica no es un recuento del pasado, es traer al presente el pasado y hacerlo revivir en nuestras mentes, cosa que solo podemos hacer con el don de la imaginación y nuestra capacidad de raciocinio.

Creo que esta noche ha quedado claro que nos encontramos ante un saber erudito. Pero la erudición puede estancarse en la recolección infinita de datos y en al análisis de su certeza; un erudito es un experto que reconoce las fuentes históricas a la perfección. El erudito es sin duda un gran conocedor; sin embargo el conocimiento del erudito no trasciende si no se dedica a resolver el problema de la utilidad de su erudición. El erudito necesita formularse una pregunta clave para convertir su conocimiento en algo que sea útil al resto de la humanidad o la sociedad en la que vive, y que, por esta razón, no quede su trabajo en el campo

estéril del saber egoísta. La pregunta clave es ¿qué se puede comprender con el conocimiento erudito?

La respuesta nos lleva a la historia. Pero si pensamos que la historia sirve solo para estudiar el pasado, entonces, ténganlo ustedes por seguro, sería un trabajo inútil, que no proporcionaría sino el placer estético que nos puede brindar el leer una obra literaria. La historia no hace que los hombres del pasado desfilen como fantasmas frente a nuestra imaginación. Por el contrario, el propósito de la historia es que esos hombres permanezcan vivos en nuestra mente. La historia nos hace conscientes de que somos seres que no podemos ni debemos olvidar nuestro pasado, somos productos de ese pasado y sin su cabal comprensión nuestro presente no puede explicarse y el futuro no puede planificarse.

Pero hay aún algo más importante y es que la historia hace que el producto del hombre se incorpore al propio género humano pues todo lo que hemos desarrollado es parte viva de nuestra propia esencia. Así, el frío hierro de los cañones que han sido materia de estudio del Contralmirante Pizarro, deja de ser un objeto inanimado para convertirse en una extensión del hombre, y en nuestro caso, es cómo fueron usando los cañones del "Huáscar". Es parte de la herencia que como peruanos recibimos de quienes nos precedieron. Es pues, a través del trabajo histórico, la única manera en que los cañones cobran vida y nos hablan de sus creadores y de quienes los dispararon, de quienes planearon su uso y de quienes cifraron en ellos las esperanzas de una nación.

No creo entonces, que nos encontremos ante un Ensayo técnico erudito. Nos encontramos ante un Ensayo histórico, donde la técnica ha quedado al servicio de la historia. No tenemos al frente nuestro un cañón; físicamente los cañones del "Huáscar" están muy lejos de nuestras costas, en los momentos que han transcurrido mientras escuchábamos la conferencia del contralmirante Pizarro no hemos puesto nuestras manos sobre los cañones del glorioso monitor. Pero las palabras del historiador han hecho efecto sobre nuestra imaginación y nos han llevado a recorrer un camino por el tiempo y el espacio con el propósito de descubrir cómo es que los hombres del pasado crearon el proceso para fundir el hierro y lograr, después de un complejo acabado, transformar el mineral en una magnifica arma de fuego, suma de ingenio que en su momento reflejó todo el conocimiento científico y técnico de la humanidad.

Eso es hacer historia y por eso me reafirmo, en decir que estamos dentro de una obra histórica. Siendo una obra histórica aquella de que nos ocupamos, pensemos ahora cuál es el aporte que hemos recibido del contralmirante Pizarro. ¿Qué hemos descubierto? ¿Cuánto más hemos aprendido de nuestro pasado? y ¿qué utilidad tiene en el presente?

Pues bien, hoy hemos descubierto cuáles eran verdaderamente los cañones del "Huáscar", muchas dudas se han disipado y podemos identificarlos perfectamente.

Este es un mérito innegable y constituye de por sí un aporte valiosísimo. Pero el autor no sólo se ha detenido en explicarnos cómo eran los cañones, más que eso, sabemos hoy cómo era su complejo proceso de fabricación y cuáles eran sus exactas características. No lo sabíamos con la debida precisión y ahora se nos ha develado el misterio. Debo poner énfasis en que el análisis efectuado por el contralmirante Pizarro sobre el proceso de fabricación que acabo de mencionar, es un aporte que debe aquilatarse debidamente, su estudio implica sumergirse en una tecnología olvidada, dominar una terminología compleja que ya no es utilizada y, como los alfabetos de antiguas civilizaciones del pasado, debió traducir ese lenguaje al nuestro, interpretarlo para finalmente comprenderlo y explicarlo.

También hemos aprendido que en la lógica de las adquisiciones de 1864 hubo una relación entre la artillería del "Huáscar" y las torres blindadas giratorias "Junín" y "La Merced"; ya no parece que nos encontramos ante una mera coincidencia y esta investigación conduce a un nuevo sendero que amerita profundizar.

Además, comprobamos a través del análisis documental efectuado por el contralmirante Pizarro, que el Gran Almirante don Miguel Grau tenía un profundo conocimiento de la principal arma de su buque así como del resto de la artillería que formaba parte de la defensa de costa del Perú. Esto no es en realidad una novedad, pero lo que sí representa algo nuevo para nosotros es la adecuada identificación de los términos artilleros que utilizó Grau en su documentación; antes teníamos dificultad de interpretarlos, hoy podemos comprender e interpretar con exactitud a qué se refería el héroe en su correspondencia.

¿Cuán útil puede ser para nosotros esta investigación histórica?

Preguntémonos si es que en lo profundo de nuestra esencia como peruanos y como marinos, ¿no son acaso los valores y tradiciones los elementos sustantivos que alimentan nuestro espíritu y que sirven como sólidas bases de nuestra integridad? Pues bien, el solo hecho de que trabajos como el que hoy hemos escuchado sirvan para nutrir nuestras tradiciones, justifican plenamente el esfuerzo y merecen nuestro aplauso . Todo aquello que contribuya a consolidar nuestro patriotismo tiene un valor que no se mide con parámetros materiales sino en parámetros espirituales, parámetros que hoy parecen estar olvidados pero que, felizmente, aún se cultivan como queda demostrado en esta oportunidad.

Dijo el historiador Jorge Basadre que hay en la historia una especie de encanto que despierta la curiosidad del historiador, una seducción especial que acaso es mayor en esta disciplina que en otras ramas del saber humano. Quienes sentimos ese hechizo, comprendemos perfectamente la inquietud y sed de conocimiento que lleva al contralmirante Pizarro por el rumbo de la investigación y el conocer del pasado. Después de haber escuchado esta brillante exposición y ver la verdadera magnitud del trabajo, debemos rogar que las palabras de Basadre sean proféticas; entonces la promesa que nos ha hecho el contralmirante Pizarro, de continuar su investigación

para presentarnos en un futuro próximo la historia de nuestra artillería, terminará siendo una realidad que esperamos con ansia y que, estoy seguro, constituirá una obra fundamental para el estudio de la historia militar del Perú.

Artículos

*La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los Intereses Nacionales**

JOSÉ EDUARDO CAVANI RÍOS

AGRADECIMIENTO

Deseo expresar mi más profundo agradecimiento a todas las personas que, con su invalorable apoyo, hicieron posible la culminación del presente trabajo. En especial a la señorita Esperanza Navarro y al señor Neil Cárdenas, celosos custodios de apreciables documentos. Asimismo, mi reconocimiento al Dr. Germán Vera Esquivel, cuyos consejos fueron de gran ayuda para enriquecer los aportes de esta monografía.

Padre mar, ya sabemos
cómo te llamas, todas
las gaviotas reparten
tu nombre en las arenas:
ahora pórtate bien,
no sacudas tus crines,
no amenaces a nadie,
no rompas contra el cielo
tu bella dentadura.

Pablo Neruda, Oda al Mar

Nuevos vientos soplan a través de los océanos y, lejos de ser aquellos contrarios, cada día son más propicios en nuestro favor.

Enrique García Sayán.

---

* Monografía presentada con el seudónimo **Mirko** al Concurso de Estrategia. Obtuvo el primer puesto.

INTRODUCCIÓN

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 constituye, junto con la Carta de la ONU y la Declaración Universal de los Derechos Humanos, uno de los documentos internacionales más importantes. No tan sólo por el mayoritario consenso que ha obtenido dentro de la comunidad internacional sino también por la amplia gama de asuntos que regula en esa materia.

"La Constitución de los Océanos", como se denomina a esta Convención, fue fruto del trabajo arduo que los países menos desarrollados desempeñaron con el propósito de resguardar sus intereses y derechos frente a los intereses de las grandes potencias. Entre estos países se encontraba el Perú, el cual junto con otras naciones latinoamericanas lograron establecer la tesis de las 200 millas.

En ese sentido, la Convención del Mar deja atrás las tradicionales, desordenadas y arbitrarias concepciones del viejo Derecho del Mar, para establecer las directrices sobre las cuales debería basarse toda legislación marítima, ya sea interna o internacional. Adicionándole, al mismo tiempo, instituciones que velen por su cumplimiento y diriman las controversias que surjan en este aspecto.

El presente trabajo, pues, tiene por objetivo determinar la conveniencia para nuestro país de adherirse a la mencionada Convención, así como establecer los intereses que el Perú resguardaría siendo Parte de este tratado.

Para conseguir dicho fin hemos dividido la presente monografía en tres partes: en la primera, examinaremos las potencialidades y los recursos que posee el Mar Peruano haciendo referencia también a las riquezas marinas más allá de éste. En la segunda parte, analizaremos las líneas maestras de la Convención sobre el Derecho del Mar, en donde veremos igualmente las zonas marinas y los órganos institucionales creados por ésta.

En la tercera parte, analizaremos los beneficios que otorgaría al Perú el seguir, en su totalidad, lo estipulado en la mencionada convención, y de qué forma este tratado internacional resguarda nuestros intereses nacionales.

Nuestro enfoque es principalmente socio-económico ya que es éste el que siempre ha guiado tanto a los defensores de la Tesis de las 200 millas como a los que consideraron los Fondos Marinos como Patrimonio Común de la Humanidad, y que finalmente se encuentran plasmados en los documentos nacionales e internacionales sobre el Nuevo Derecho del Mar.

CAPÍTULO 1

NUESTRAS RIQUEZAS MARINAS Y MINERALES DENTRO Y FUERA DE LAS 200 MILLAS

Desde los albores de la humanidad ha existido una relación muy estrecha entre el hombre y el mar. No es casualidad, pues, que muchas de las grandes civilizaciones del mundo se hayan desarrollado o tenido alguna relación con el medio marino. Del Imperio Incaico se dice que el Inca contaba en su alimentación con alguna especie marina del litoral peruano.

Alguna vez se pensó que los recursos naturales que proporcionan los océanos eran inagotables y que estos constituían cosa de nadie. Por ello, veíamos -luego de la Segunda Guerra Mundial- a las grandes potencias entrampadas en una competencia por pescar irracionalmente lo que pertenecía no tan sólo a los Estados ribereños sino a toda la comunidad internacional[1].

Máxime, cuando sabemos, que "una simple mirada al mapa mundial de las pesquerías muestra que la captura de peces y crustáceos es casi exclusivamente una actividad costera. Los más ricos pastos de fitoplancton están situados a menos de 200 millas de las masas continentales"[2].

El Perú, reconociendo su vocación marítima, hizo todo lo posible por poner freno a esta situación que le perjudicaba. Grandes personalidades, entre diplomáticos y juristas, trabajaron arduamente en establecer la tesis de las 200 millas, hasta que en 1982 fue adoptada la Convención sobre el Derecho del Mar que recogió aquella propuesta peruana.

Pero, aquí cabe preguntarnos: cuáles son aquellos recursos que principalmente posee todo océano y en especial cuáles de ellos los representantes peruanos tuvieron presentes para defender tan firmemente una tesis que les asegurara su exploración y explotación, apartando el peligro que involucra una pesca irrestricta de países con toda la tecnología para hacerlo.

1.1. ESPECIES MARINAS Y MINERALES DENTRO DE LAS 200 MILLAS

No se equivocaba el Contralmirante Ramón Arróspide cuando nos recuerda que la riqueza ictiológica de nuestro mar "nos asegura uno de los productos de consumo humano -según los científicos- superior al que nos brindan las extensas áreas verdes de los continentes"[3]. Diversos factores contribuyen a que esto suceda.

"Desde el punto de vista biológico, las aguas frías favorecen la abundancia del Plankton que sirve de alimento a la gran diversidad de peces que en enormes cardúmenes como los de anchoveta, pueblan nuestro mar, sirviendo de alimento a peces de mayor tamaño. La riqueza ictiológica del Mar Peruano es grande, tanto en variedad como en cantidad y ha permitido el rápido desarrollo de la industria pesquera y sobre todo de la industria de harina de pescado que tiene en la anchoveta su materia prima básica"[4].

En efecto, "el abundante plankton arrastrado por la Corriente de Humboldt, convierte al mar peruano en uno de los más ricos del mundo. Tiene como especies costeras estrellas a la anchoveta (Engrulis ringens) en el grupo de las pelágicas[5] y la merluza (Merluccius gay´peruanus) en el grupo de las demersales"[6].

La pesca de la primera de las dos especies colocó al Perú -en el pasado- entre los principales productores de harina de pescado. Este "pequeño pez, cuya talla oscila entre 12 y 18 centímetros, se reúne en enormes cardúmenes que habitan la costa del Perú y la parte norte de Chile"[7].

Además de la anchoveta, investigaciones científicas han estimado que existen alrededor de 603 especies identificadas, que se conocen como recursos biológicos. Y no obstante continuar este pez representando "el 98% del total de desembarco en el país, son importantes otras 25 especies de peces y en insignificante proporción algunas de mariscos y crustáceos"[8].

Peñaherrera del Águila describe entre las más importantes especies marinas utilizadas para el consumo directo o para la industria las siguientes: el bonito, la lorna, la caballa, la corvina, el robalo, la cojinova, el lenguado, la liza, el barrilete, el machete, el pejerrey, el coco, el pez espada, el toyo, el atún, el mero, la pintadilla, el pámpano fino, el congrio, el tramboyo, el peje sapo, entre otros[9].

Además, destaca el mencionado autor, varios tipos de rayas y moluscos, como el choro, la concha de abanico, la concha negra y las machas. Así como cefalópodos, entre los que se encuentran el calamar grande y el pulpo, crustáceos (ejemplo, el langostino, el cangrejo peludo, el muy-muy) y cetáceos, destacando la ballena azul, el cachalote y los bufeos, que aunque no son comestibles dan colorido al paisaje. Además de los lobos y aves marinas[10].

Enrique García Sayán, ex Canciller Peruano, que elaboró el famoso Decreto Supremo 781 de 1947 que establece nuestra soberanía sobre las 200 millas, tuvo en cuenta este "extraordinario poder vital" de nuestro mar:

"Un conjunto de circunstancias naturales favorables han hecho del mar adyacente a las costas del Perú -de una longitud de cerca de mil millas- uno de los más ricos en recursos biológicos. Entre estas circunstancias debe mencionarse las características geológicas y morfológicas de nuestra costa, la corriente fría que corre a su largo proveniente del Antártico, y las substancias minerales y orgánicas que descargan en el mar los ríos que descienden de los Andes o que son traídas por los vientos, desde las montañas"[11].

De aquellas sustancias minerales y orgánicas, también llamadas recursos químicos, a que hizo referencia el prestigioso diplomático, -según J. Pierre Lévy- "actualmente se conocen más de 60 elementos disueltos en el agua de mar, de ellos solamente cinco (sodio, magnesio, calcio, bromo y potasio) y el agua dulce, pueden extraerse comercialmente"[12].

En tal sentido, al tener nuestro mar un alto contenido de sales minerales, y no obstante que las aguas de afloramiento son frías, densas y con poco oxígeno, esto ha permitido "el desarrollo de las plantas acuáticas, creando las bases para una elevada bioproducción"[13].

De esta forma se ha llegado a determinar, en general, que en cada región la productividad de determinadas especies es diferente. Es decir, que "las áreas donde la plataforma continental es amplia, o donde existen surgencias de aguas ricas en nutrientes han llegado a ser las zonas de mayor atracción para las más importantes pesquerías"[14].

José Luis Bustamante y Rivero, ex presidente del Perú, quien fuera conspicuo miembro de la Corte Internacional de Justicia y además suscribiera el mencionado Decreto Supremo junto con García Sayán, destacó las características de nuestro mar como "un admirable sistema de engranaje biológico, de complejas acciones y reacciones mutuas entre la anchoveta, el plankton que le sirve de alimento, las aves que se nutren de ella, y las especies mayores procedentes de alta mar como el atún, el bonito, el pez-espada, etc., que al perseguir a la anchoveta para devorarla, movilizan los cardúmenes y los empujan hacia la costa donde son, a su vez, pasto de las aves"[15].

Es importante señalar que no sólo la porción de mar que comprende las 200 millas es rica en especies marinas, sino también en minerales e hidrocarburos. Hasta el punto que se estima que "la franja de 200 millas adyacente a las costas es receptáculo de hasta el 40% de las reservas submarinas de hidrocarburos"[16]. Aquí el Perú tendría una desventaja por ser su plataforma continental muy corta o inexistente en casi todo su litoral.

1.2. ESPECIES MARINAS Y MINERALES FUERA DE LAS 200 MILLAS

No obstante haber citado algunas especies marinas (peces, moluscos o crustáceos) como propias de nuestro mar, es importante señalar que la mayoría de ellas conforman otros grupos que se caracterizan por el grado de movilidad que tienen en las aguas de los océanos. De tal forma, que resulta importante para el Perú conservarlas, evitando su sobreexplotación aun cuando salgan -teóricamente- de su radio de competencia.

1.2.1. Especies Transzonales

Como de su mismo nombre se puede deducir, estas especies marinas se establecen por buen tiempo cumpliendo su "ciclo biológico" en las Zonas Económicas Exclusivas de cualquier Estado ribereño, para luego desplazarse más allá de esa área; es decir sobrepasan las 200 millas.

Se dice que estas especies transzonales "corresponden principalmente a especies pelágicas y demersales, cefalópodos y crustáceos. Entre otras especies que interesan al

Perú cabe citar el jurel, la caballa y la pota o calamar gigante"[17]

1.2.2. Especies Transfronterizas

Son aquellas especies que migran de una Zona Económicamente Exclusiva de un país a otra diferente que corresponde a un Estado limítrofe. En el caso del Perú, sería hacia sus vecinos del Ecuador o Chile. Y sería quizá la anchoveta la que se ajustaría mejor a este grupo por permanecer tanto en el sur peruano, como en el norte chileno.

1.2.3. Especies Altamente Migratorias

Estas especies marinas se desplazan en Alta Mar, cruzando eventualmente las Zonas Económicas Exclusivas de varios países, en donde no permanecen largos periodos de tiempo.

Se tiene conocimiento que "estas especies altamente migratorias, están constituidas, principalmente, por diferentes especies de atún y especies afines, merlín, pez espada, tiburones y algunos cetáceos. No incluyen a las ballenas ni a los quelonios como las tortugas marinas, porque ellas han sido reguladas por otros convenios internacionales"[18].

1.2.4. Los Recursos Minerales e Hidrocarburos

A estos recursos se les denomina "geológicos", dividiéndolos algunos autores en: 1) depósitos orgánicos; entre los que se encuentra el gas y el petróleo; 2) depósitos detríticos, ubicados especialmente en plataformas submarinas, como el zircón, el rutilo, monacita, titanio, diamantes y oro; y 3) depósitos de minerales antigénicos, que son acumulaciones compuestas por carbonato de calcio, salmueras calientes, gemas de coral y nódulos de manganeso[19].

Además es importante señalar un fenómeno geológico interesante que sucede en los fondos marinos:

"Consiste en la ruptura de la superficie aflorando chorros de magma incandescente, el mismo que al entrar en contacto con el agua gélida de las profundidades se solidifica. Así se forma columnas de 20 a 30 metros de altura, ricas en níquel, cobalto, manganeso, hierro, cobre, bismuto, vanadio y hasta oro, entre otros minerales. Siendo lo más extraordinario, que una vez eliminadas con su extracción, estas columnas vuelven a crecer surgiendo de las profundidades de los suelos marinos"[20].

Otro mineral que destaca en los Fondos Marinos son los mencionados nódulos de manganeso o polimetálicos, que en los años sesenta se descubrieron en grandes yacimientos, y que aún no han conocido un "boom" en su explotación, pero que "constituyen una importante reserva mineral y metalífera"[21].

Estos nódulos, al estar envuelto por otros sedimentos deben ser aspirados o

barridos hacia la superficie. Ellos "contienen aproximadamente 55 elementos metálicos y no metálicos, entre los cuales destacan por su interés económico el cobre, el níquel, el cobalto y el manganeso"[22].

Se calcula que los minerales que estos yacimientos poseen son de "...23 millones de toneladas métricas de cobre, 200 de níquel, 60 de cobalto y más de 6,300 de manganeso. Es decir las reservas de ellos representan el 30% de las reservas totales de cobre, el 85% de las de níquel, el 95% de las de cobre y el 55% de las de manganeso[23].

En términos generales, como señala Cuadros Villena, "la información científica sobre la riqueza minera de los fondos marinos revela que la superficie de los océanos representa el 71% de la superficie del globo y que en sus fondos existen reservas minerales para decenas o centenas de miles de años, notablemente superiores en fuerza a las que ofrece la minería de tierra firme"[24]. Es conveniente que el Perú preste atención a esto.

CAPÍTULO 2

LAS ZONAS MARÍTIMAS DE ACUERDO A LA CONVENCIÓN SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 1982

Una de las características del Nuevo Derecho del Mar, que nace con la CONVEMAR[25], es el haber dejado atrás aquella poco útil y arbitraria división entre mar territorial y alta mar, estableciendo en su lugar cinco zonas marítimas, consiguiendo así que los "usos del mar" se hagan respetando tanto los derechos de los Estados ribereños como los de toda la comunidad internacional, en la que están incluidos también aquellos países sin litoral[26].

Como bien rescata Nicolás Roncagliolo, "este instrumento regula las relaciones interestatales sobre una superficie que cubre dos terceras partes del planeta y, al entrar en vigencia el 16 de noviembre de 1994, se ha constituido en el único instrumento válido de Derecho Internacional que establece los límites de la jurisdicción nacional sobre los espacios oceánicos y que regula en ellos las atribuciones y actividades de los Estados de costa a costa y desde la superficie del mar hasta los fondos marinos"[27].

2.1. LAS ZONAS DE JURISDICCIÓN NACIONAL O DOMINIO MARÍTIMO

2.1.1. Aguas Interiores

Éstas corresponden, con excepción de los Estados Archipelagios, a las aguas situadas dentro de la línea de base (línea de bajamar a lo largo de la costa) del mar territorial[28].

Es decir, éstas agrupan los puertos, bahías, radas y mares interiores que se encuentran bajo la soberanía del Estado ribereño, que para el caso del Perú "son aquellas que en todo, o en su mayor parte, están rodeadas por las 30 islas, 54 islotes y algunas rocas que emergen cerca de nuestro litoral"[29].

2.1.2. Mar Territorial

Esta noción corresponde a una medida no mayor de 12 millas, calculada a partir de las mencionadas líneas de base. Medición esta que se encuentra a cargo del Estado ribereño[30], teniendo en cuenta la "línea media" para Estados cuyas costas se encuentran frente a frente o, como en el caso de los países del Pacífico Sur, son adyacentes[31].

Dentro de este espacio se puede ejercer el Derecho de Paso Inocente. Dicho paso involucra que sea rápido e ininterrumpido y sin penetrar en las aguas interiores. Sólo podría detenerse cuando esa acción sea propia de la navegación, en caso de fuerza mayor o para brindar auxilio[32].

Además, este derecho ha sido otorgado a los Estados con el propósito de que se empleen de manera pacífica y sin perjudicar la seguridad del Estado ribereño. Caso contrario, el Estado tiene el legítimo derecho de tomar las medidas de precaución y de resguardo de sus intereses que considere pertinentes, basándose en las leyes y reglamentos que haya elaborado sobre el particular[33].

Asimismo, es deber del Estado brindar todas las seguridades del caso para que los buques extranjeros puedan cumplir su tránsito sin problemas. Pero en el caso de que el medio de transporte, de cualquier tipo, incumpla con las leyes y reglamentos del Estado ribereño, o las normas de la CONVEMAR o disposiciones de Derecho Internacional, incurrirá en Responsabilidad Internacional, por lo cual deberá reparar por los daños producidos[34].

Cuadros Villena nos recuerda que el concepto de Mar Territorial es "la expresión de la defensa y la organización individual del Derecho del Mar, en ausencia de ordenamiento jurídico. Nace como derecho de dominio de los Estados, del elemental principio de que los pueblos tienen derecho a aprovechar sus recursos naturales como inherente a su soberanía"[35].

2.1.3. Zona Contigua

Ésta es una franja de mar, adyacente al mar territorial, en la que el Estado ejerce ciertas competencias limitadas"[36], las cuales consisten en fiscalizar con el fin de prevenir y/o sancionar cualquier incumplimiento de sus normas aduaneras, tributarias, de inmigración o sanitarias[37].

Esta zona no podrá ir más allá de las 24 millas medida desde la línea de base. Es decir donde termina el mar territorial restaría otras 12 millas, que corresponden a la zona contigua.

2.1.4. Zona Económica Exclusiva

La CONVEMAR señala, en su artículo 57, que " la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial".

Alberto Monsanto considera que esta zona es un tercer género, " una zona *sui generis* de contenido económico, en la que confluyen competencias exclusivas del Estado ribereño y ciertas libertades de la Alta Mar puestas en beneficio de la comunidad internacional, bajo un mandato de cooperación regido por el principio de equidad"[38].

De acuerdo a lo señalado por la Convención, "a los Estados ribereños corresponde el derecho a explotar y desarrollar, administrar y conservar todos los recursos existentes en las aguas, suelo y subsuelo del océano de sus zonas económicas exclusivas hasta 200 millas mar adentro; peces o petróleo, gas o arena, nódulos o sulfitos o cualquier otro"[39].

Hay que tener en claro que cuando se pensó en un límite de 200 millas se "tuvo en cuenta datos técnicos y científicos que hicieron ver que, para conservar el equilibrio dinámico de las especies ictiológicas comercializables existentes en nuestro complejo biológico marítimo, era menester proyectar las medidas de control y preservación hasta una distancia próxima a la de 200 millas"[40].

Juan Escudero recuerda -siguiendo datos de la FAO- que con esta Zona el 95% de los recursos pesqueros estará bajo jurisdicción de los Estados ribereños y que "se estima que el 87% de las reservas de hidrocarburos ubicadas debajo del mar está bajo la jurisdicción de los Estados costeros (también perteneciente al régimen establecido para la plataforma continental)"[41].

En definitiva, "con esta institución se reconocen y protegen dos elementos básicos de la posición inicial del Perú y de los países del Pacífico Sur, que son el derecho de soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños para la exploración, conservación y explotación de los recursos naturales de sus mares adyacentes y el establecimiento de límite las 200 millas para los fines económicos antes señalados"[42].

En ese sentido Ferrero Costa señala que nuestro país depende de la soberanía marítima hasta las 200 millas para lograr su bienestar y desarrollo ya que esta institución "contribuye en forma esencial a la economía nacional"[43].

2.1.5. Plataforma Continental

De acuerdo al artículo 46 de la Convención ésta comprende básicamente "el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental".

Es decir, constituye "el basamento continental, ubicado entre la línea de la más baja marea y el punto de inflexión en que la pendiente sufre un aumento pronunciado hacia los fondos marinos propiamente dichos"[44].

Alberto Monsanto señala que no es uniforme ya que, por ejemplo, "mientras en el Pacífico se da una caída abrupta a escasa distancia de las costas hacia las

profundidades marinas, las plataformas típicas del océano Atlántico constituyen mesetas de suave pendiente y de una vasta extensión"[45].

En esta zona el Estado tendrá la potestad de explorar y explotar los recursos que formen parte de ella. Así como dar los permisos o autorizaciones necesarias para que otro Estado haga dichos trabajos, incluido el de perforación[46].

Pasadas las 200 millas el Estado ribereño que explota recursos no vivos de la Plataforma Continental deberá hacer una contribución anual en especie, a partir del sexto año del inicio de sus actividades, de acuerdo a lo establecido por la CONVEMAR[47].

No obstante, en este caso "el litoral submarino de la costa peruana no ha sido muy favorecido. Se extiende a distancias muy variables de las playas desde un mínimo de dos y media millas frente a Talara hasta la distancia máxima de setenta millas frente a las costas de Lambayeque y Ancash"[48].

2.2. LAS ZONAS DE JURISDICCIÓN INTERNACIONAL

2.2.1. Alta Mar

Es la zona de uso pacífico que se encuentra más allá del límite de las 200 millas donde todo Estado ejerce su soberanía. En ella se puede ejercer, con ciertas excepciones, la libertad de navegación, de sobrevuelo, de tender cables y tuberías submarinas, de construir instalaciones, de pesca, y de investigación científica[49].

En ese sentido, "la Alta Mar, al ser exclusivamente de utilización para fines pacíficos, exigirá cooperación de parte de todos los Estados, la cual se extiende también al intercambio de información tecnológica y científica"[50].

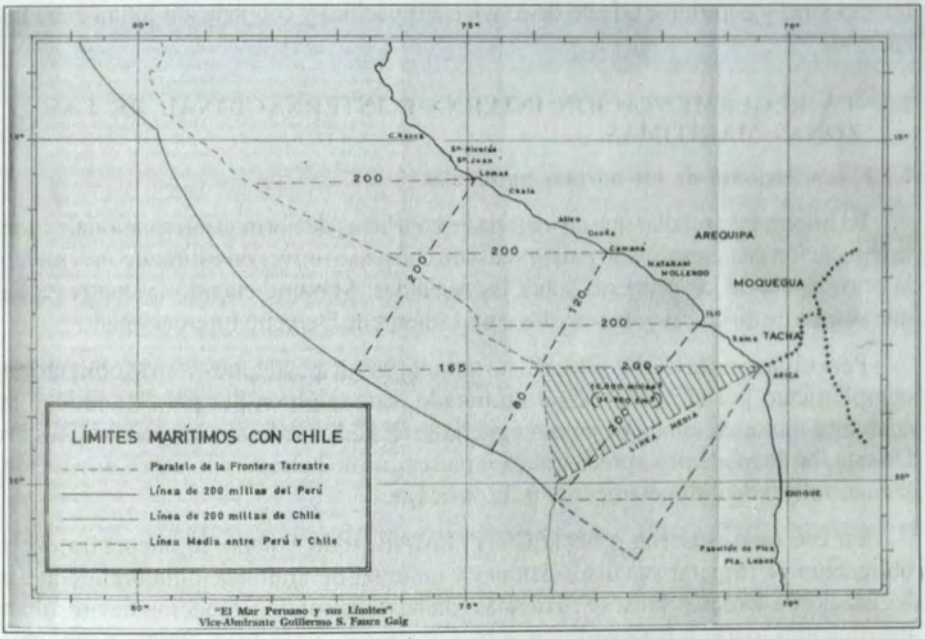
Además la Convención sobre el Derecho del Mar brinda pautas sobre conservación y administración de los recursos vivos en Alta Mar, con lo cual plantea la necesidad que tienen todos los Estados de hacer un uso sostenible de los recursos marítimos en esa zona; así como de preservar el medio marino.

2.2.2. Zona Internacional de los Fondos Marinos

La Convención señala que este espacio del mar (la "Zona"), también de uso pacífico, corresponde a "los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional"[51]. En los cuales se encuentran recursos minerales sólidos, líquidos o gaseosos, incluyendo los nódulos polimetálicos[52].

Ferrero Costa recuerda que la gran conquista de los países en desarrollo es el reconocimiento de esta Zona como Patrimonio Común de la Humanidad, conjuntamente con un régimen nuevo establecido a favor de todos, pero en especial de los países del denominado "Tercer Mundo"[53].

Además, ese mismo autor, destaca que con el reconocimiento que se da a esta institución se "ha transformado sustancialmente los conceptos tradicionales del Derecho



Delimitación marítima entre Perú y Chile de acuerdo al Nuevo Derecho del Mar.

Internacional y constituye un reto de convivencia pacífica y cooperación futura entre las naciones"[54].

2.3. LA REGLAMENTACIÓN INTERNA E INTERNACIONAL DE LAS ZONAS MARÍTIMAS.

2.3.1. Limitaciones de las normas nacionales

Es importante señalar que en materia de conflictos de normas internacionales con la legislación de determinado país, es casi un consenso universal estimar conveniente la prevalencia de las primeras sobre las segundas. Máxime cuando la controversia que se trata de dirimir involucra a dos o más sujetos de Derecho Internacional.

Para el caso de la CONVEMAR, no tan sólo sus disposiciones son de obligatorio cumplimiento por el hecho de ser un tratado, sino también porque éste recoge la costumbre internacional que en esa materia los Estados se han encargado de gestar. De esta forma, podemos apreciar que los países que no han suscrito esta Convención vienen aplicando indirectamente sus disposiciones.

En ese caso, suscrita o no la CONVEMAR, todo Estado se encuentra en la obligación de respetar sus disposiciones y no tratar de imponer unilateralmente su legislación a terceros países[55]. Además, dichas disposiciones nacionales resultan insuficientes para salvaguardar nuestros intereses marítimos frente a un país extranjero.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú reconoce lo siguiente: "...Mediante la adhesión a la CONVEMAR los intereses marítimos del Perú, dentro y fuera de las 200 millas, serían mejor protegidos y desarrollados, puesto que nada se podría hacer con sólo nuestra legislación interna si otros países, cercanos o lejanos, ponen trabas al tránsito de nuestras naves o aeronaves, vierten sustancias contaminantes que lleguen a nuestras costas o explotan especies transfronterizas, transzonales y altamente migratorias, que el Perú trata de proteger. Tampoco se podría resguardar nuestros intereses cuando se inicie la explotación de los minerales existentes en los Fondos Marinos más allá de nuestro dominio marítimo"[56].

2.3.2. El Principio Precautorio en materia marítima

El Principio Precautorio ha sido forjado por el Derecho Internacional del Medio Ambiente. Su finalidad es prevenir cualquier acción que pueda causar un posible daño al ecosistema, del cual los océanos forman parte, aun cuando se tenga dudas de si se producirá tal perjuicio. Hay que reconocer que "la contaminación es probablemente ahora el problema más serio del océano: el hombre apenas si empieza a aprender a controlarlo"[57].

De esta manera se colige, que "el concepto del enfoque precautorio ha surgido como fruto del reconocimiento de las limitaciones de nuestros conocimientos en esta materia, de la incertidumbre existente y de sus posibles consecuencias. Los resultados

de ello para la ordenación y las actividades de pesca son fundamentales"[58].

Al mismo tiempo, "la Convención asume una posición holística: La obligación de proteger y preservar el medio marino deberá ejercerse de manera tal que no imponga riesgos a otros medios"[59].

En el caso del mar territorial, por ejemplo, se considera como una transgresión del derecho de paso inocente el acto de contaminar intencionalmente las aguas bajo soberanía del Estado ribereño. Además éste para prevenir el perjuicio a su medio marino tiene la potestad de restringir el tráfico de países extranjeros a ciertas vías marítimas[60].

2.3.3. La solución de controversias internacionales en materia del Derecho del Mar

Con el ánimo de evitar una explotación irracional de las riquezas que alberga la "Zona", y un posible conflicto entre las naciones que se dediquen a la extracción de los minerales de este sector, la CONVEMAR ha establecido la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, que se encarga de organizar y controlar las actividades que se desarrollen[61].

Tiene su sede en Jamaica, y está conformada por los siguientes órganos: la Asamblea, formada por todos los Estados Partes; el Consejo, compuesto por treinta miembros, incluyendo Estados no ribereños y países en desarrollo; la Secretaría, cuyo cargo dura cuatro años; y la Empresa, la cual tiene la función de apoyar a la Autoridad y ver los temas de transporte, tratamiento y comercialización de los minerales extraídos.

Hay que tener en cuenta también que "las empresas o consorcios transnacionales que celebren contratos con la Autoridad de los Fondos Marinos, se encuentran obligadas a transferir tecnología, concretamente, a la Empresa Internacional que actúa como brazo minero de la Autoridad"[62].

Por otro lado, siguiendo el principio de Solución Pacífica de Controversias la Convención del Mar establece la obligación que tienen los Estados Partes de reconocer, en la eventualidad de alguna controversia, la competencia de los siguientes tribunales: Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Corte Internacional de Justicia o un Tribunal Arbitral.

De ellos, el primero ha sido creado por el Anexo VI de la CONVEMAR para dirimir las controversias en la interpretación o la aplicación de este tratado. En este Tribunal destaca la Sala de Controversias de los Fondos Marinos.

Resulta preocupante que nuestro país haya quedado "marginado de participar en esa Autoridad, en el Tribunal Internacional de Derecho del Mar (al que fueron elegidos Argentina, Brasil, Belice y Granada) y en todas las reuniones entre los Estados Partes donde se vienen tratando asuntos muy importantes, con el resultado que no tengamos manera de resguardar nuestros intereses nacionales"[63].

CAPÍTULO 3

LA PROTECCIÓN DE NUESTROS INTERESES NACIONALES

Es justo reconocer que a partir de la Convención sobre el Derecho del Mar "se inició una nueva etapa en la historia de las relaciones internacionales al contarse con un instrumento que expresa el consenso mundial de hacer prevalecer las relaciones de paz y colaboración poniendo al alcance de los países en desarrollo un adecuado marco jurídico para la defensa de sus intereses"[64].

3.1. LOS INTERESES NACIONALES

El contralmirante Jorge Brousset Barrios señala que los intereses nacionales "son la expresión de un deseo colectivo, producto de una necesidad material o espiritual, de carácter nacional. Los intereses nacionales orientan los esfuerzos del Estado, les brindan cohesión y hacen coherente su accionar"[65].

Además, el mismo autor agrega que "parte de los Intereses Nacionales son los relacionados con el uso de los océanos, el Mar Peruano o Mar de Grau, los ríos, lagos, y sus respectivas zonas de influencia, así como con la explotación de los recursos que ellos contienen, y que determinan los diferentes tipos de intereses marítimos"[66].

José Carcelén Basurto destaca que estos intereses nacionales "sólo pueden establecerse, cuando en acción concertada todos los grupos humanos que forman los *Intereses nacionales,* acepten de común acuerdo qué es lo que interesa realmente a la nación, de forma global, para que beneficie a todos"[67].

En ese sentido, autores como Arias-Schreiber Pezet, siguiendo lo estipulado en la CONVEMAR, han clasificado los intereses del Perú en los océanos de acuerdo a un criterio espacio-funcional, en: Intereses en nuestra zona marítima, Intereses en las zonas de otros Estados, Intereses en la Alta Mar e Intereses en la zona internacional de los fondos marinos[68].

De esta forma los intereses nacionales, y en especial los marítimos, no deben ser concebidos, "como algunos suponen, con un criterio crematístico subalterno, sino en la acepción cabal del concepto, de lo que es más conveniente para el país por su valor intrínseco y de conjunto"[69].

Esto confirma la idea de que "los intereses marítimos del Perú están determinados por su situación geográfica; por los factores geológicos y ecológicos que condicionan la existencia de los recursos marinos; por las necesidades económicas y sociales de su población; por la explotación y cautela debida de la seguridad del país, y por su participación en las negociaciones internacionales sobre el nuevo Derecho del Mar"[70].

En este nuevo Derecho del Mar se encuentra al decir de Enrique García Sayán, "la concepción de los Derechos Humanos; del aprovechamiento de las riquezas naturales en beneficio del hombre, para el cual existe el Derecho Internacional"[71].

Por ello, concordamos con el vicealmirante Alberto Indacochea en el sentido de que nuestros intereses más importantes son la comunicación internacional, los derechos de pesca al interior y fuera de las 200 millas, así como la participación en la minería[72].

3.2. LA PROTECCIÓN DE NUESTROS RECURSOS NATURALES EN EL MAR Y LA ECONOMÍA NACIONAL

Nuestra economía nacional depende mucho de la actividad pesquera. Ella le proporciona no tan sólo la despensa alimenticia adecuada para nuestra población sino también contribuye a generar nuevos puestos de trabajo. En ese sentido es importante para el Perú salvaguardar la variada materia prima que emplea nuestras pesquerías.

Es necesario recordar que "en un mundo en el que aumenta rápidamente la población y el déficit de proteínas, los peces se consideran cada vez más un recurso valioso, no sólo para el consumo humano, sino también como fuente de harina de pescado"[73].

Por ello, para Brousset Barrios, el hecho de que se haya reconocido en la CONVEMAR los diferentes espacios marítimos es "la mejor expresión que pudo obtener el Perú en su denodada lucha por la defensa de sus recursos naturales ya que se configura en un mayor y real reconocimiento a los derechos que el Perú planteó desde el inicio de su reclamación en 1947, en lo que se refiere a los recursos económicos de su dominio marítimo"[74].

Se dice que en el caso de la pesca mundial "tan sólo 20 países protagonizan el 80% de las capturas marinas mientras el resto se reparte un total de 15 millones de toneladas. Esta situación ha permanecido invariable desde hace 25 años y de ella se deduce que se podría lograr, en gran parte, una circunstancia estable de pesca si esos 20 países adoptaran medidas que tuvieran plenamente en cuenta la sostenibilidad de los recursos que explotan"[75].

Como bien señala Jorge Brousset, "los ingresos anuales por la pesca en general alcanzan a más de 50 mil millones de dólares y más del 90 por ciento son generados en la Zona Económica donde los países costeros tienen dominio y jurisdicción. Apenas el 10 por ciento restante de pesca es en alta mar"[76].

De esta manera ha quedado demostrado que "con la vigencia de la CONVEMAR los países pesqueros de aguas distantes han ido perdiendo la posibilidad de ir pescando libremente en las Zonas Económicas Exclusivas de los países ribereños, ya que estas cubren el 90% de los recursos pesqueros mundiales"[77].

No obstante, hay que tener en cuenta que "las pesquerías que se realizan en alta mar, aunque sólo representen alrededor del 10% de la extracción mundial (hasta hace poco eran 5%), repercuten en las que ocurren dentro de las zonas de jurisdicción de los Estados ribereños, especialmente en las relacionadas con las poblaciones

transzonales, las semipelágicas y las altamente migratorias, poniendo en peligro su sostenibilidad"[78].

El ex Canciller Enrique García Sayán reconociendo la subalimentación de nuestra población y la necesidad que esta tenía de contar con alimentos ricos en proteínas, grasas, minerales y vitaminas que poseen nuestros recursos pesqueros, confirmó la importancia de este criterio más allá del de seguridad militar:

"Se vio así en orden a conservar estas especies aprovechables de nuestro complejo marítimo biológico, era necesario extender una política de control y preservación hasta una distancia de alrededor de 200 millas. Se decidió entonces por el gobierno de la época, usando el derecho de autoprotección, tomar la acción necesaria a tal fin"[79].

Desafortunadamente, el estar al margen de la CONVEMAR "nos expone a que las potencias pesqueras de aguas distantes, o bien prosigan sus actividades de pesca en zonas cercanas a nuestro dominio marítimo o bien establezcan una Organización o Arreglo Subregional para regular, de conformidad con sus intereses, la utilización de las mismas especies que migran desde nuestras zonas de jurisdicción nacional hacia las ajenas, y viceversa"[80]. Máxime, cuando sabemos que "las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con respecto al régimen de pesca en la alta mar, si bien favorecen nuestros intereses, han demostrado ser insuficientes para evitar que los Estados de pesca distante sigan pescando allí de manera irrestricta"[81].

El destacado internacionalista Andrés Aramburú Menchaca reconoció que "la pesca masiva y depredatoria es pues ilegítima aunque se realice en alta mar, porque si el alta mar es condominio, también lo son las riquezas que en ella se encuentran y deben beneficiar a todos y no solamente a quien hoy puede estar en capacidad de extraerlas para su provecho exclusivo, privando a los demás de este beneficio"[82].

Además, de acuerdo a lo dicho por FAO, en la actualidad, "las naciones ribereñas tienen la oportunidad de crear industrias pesqueras productivas y estables, basadas en la explotación de poblaciones de los recursos que ahora están enteramente bajo su control"[83].

Asimismo, agrega ese organismo internacional que "sin un adecuado sistema de ordenación pesquera, problemas tales como la sobrepesca y el sobredimensionamiento de la capacidad pesquera pueden surgir con igual facilidad dentro como fuera de las zonas jurisdiccionales"[84]. En ese sentido, Jorge Colunge considera lo siguiente: "en una comunidad internacional en la que el hambre y la miseria de gran parte de sus Estados componentes son elementos cruciales de sus luchas para garantizar el futuro de sus pueblos, es evidente que dentro de ellos los Estados ribereños y pertenecientes a la estigmática categoría del tercer mundo, hoy día no pueden dejar de tener conciencia de que los recursos vivos de sus mares y costas son, en realidad, una preciada despensa para sus generaciones"[85].

Aquí cabe traer como ejemplo dos recursos que podrían traer serios inconvenientes al Perú: una es la anchoveta, que pescada indiscriminadamente puede ocasionar serios contratiempos en la producción y exportación de harina de pescado, principalmente hacía Europa, y que las vedas que puedan adoptar las autoridades no serían de mucha ayuda para frenar esta situación.

El hecho de que este pez tenga un desarrollo preferente en el norte de Chile y el sur del Perú implica que ambos países deberán coordinar, si no negociar, políticas que se encarguen de su conservación y eviten la sobreexplotación. Todo esto, al margen de estar pendiente la cuestión de la delimitación de esta zona, donde se viene registrando controversias entre pescadores tacneños y autoridades chilenas.

Hablando de la anchoveta, Peñaherrera del Águila considera que "en un país como el nuestro, donde grandes mayorías se alimentan en forma deficiente, es necesario velar por que recursos como la anchoveta, cumplan una función social muy amplia, que beneficie a las grandes mayorías y no a unos pocos; que este recurso sea preservado para las futuras generaciones del Perú y del mundo y no se ponga en peligro su existencia con una pesca masiva que no tiene justificación social"[86].

Hay que tener en cuenta, de esta forma, que "el desarrollo y extensión de la actividad pesquera no sólo es indispensable para completar nuestros objetivos e intereses marítimos sino también para fortalecer nuestra capacidad de negociación en los respectivos foros internacionales"[87].

Otro recurso que traerá serios contratiempos al Perú son los nódulos polimetálicos cuya explotación -como se mencionó- no ha sido suficientemente desarrollada. Pero en el hipotético caso que esto se dé, es muy probable que los países ribereños, especialmente aquellos que cuentan con los mismos yacimientos minerales, se vean afectados en su economía. Resulta importante que países mineros como el Perú puedan tener la oportunidad de restringir su explotación recurriendo a la Autoridad de los Fondos Marinos:

"Los Estados sólo podrán garantizar sus intereses en la minería oceánica, en los actuales o nuevos escenarios, a través de una activa participación en los órganos de la Autoridad en los que se establecerán las normas, reglamentos y procedimientos que se aplicarán. Sobre la base de la Convención y del Acuerdo, se deberá construir todo un sistema que, al estar fundado en la cooperación y en el Derecho Internacional, ofrecerá la seguridad jurídica que los Estados requieren para defender sus intereses dentro de un sistema abierto al entendimiento"[88].

3.3. NUESTROS INTERESES FUERA DE LAS 200 MILLAS

Definitivamente, el Perú tiene un interés particular en la preservación, exploración y explotación de los recursos fuera del límite de las 200 millas. En especial en el tema de los fondos marinos, ya que "el Perú como país subdesarrollado que todavía basa su

economía en la exportación de materia prima de origen minero tiene interés en participar en el control de la explotación de los recursos mineros"[89], los cuales son muy ricos en la Zona[90].

En efecto, "al Perú, en su calidad de país productor de minerales en tierra, le interesa que la autoridad pueda controlar la producción de minerales que se extraigan de los fondos marinos. Igualmente, le conviene que se establezca un fondo de compensación en caso de producirse perjuicios económicos como consecuencia directa de las actividades en la Zona"[91].

En el caso del Alta Mar, "la Convención afirma que el Estado ribereño tiene un interés especial en el mantenimiento de la productividad de los recursos vivos en cualquier parte del Alta Mar adyacente a su mar territorial. Así, tiene el derecho de participar en condiciones de igualdad en estudios e investigaciones relativos a la conservación de los recursos vivos en la Alta Mar en dicha zona, aunque sus nacionales no se dediquen a la pesca en ella"[92].

Además, existe un problema con la pesca del atún frente a nuestra Zona Económica Exclusiva que, de acuerdo a información de la comisión Interamericana del Atún Tropical, "la flota de bandera extranjera ha capturado en la última década un volumen que representa aproximadamente más del 20% del promedio de la captura anual en el oriente del Océano Pacífico"[93].

3.4. LA IMPORTANCIA DEL MAR PARA EL COMERCIO EXTERIOR PERUANO Y LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN

Siendo alrededor del 95% de nuestro Comercio Exterior realizado mediante la navegación, la seguridad que se le pueda brindar a los medios de transporte resulta un imperativo para nuestro país[94]. Adicionalmente, también resulta vital que los buques de guerra peruanos cuenten con la debida protección jurídica en su tránsito por otros océanos.

De esto se deriva que uno de los intereses primordiales del Perú en el Mar, que el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo destaca, es el referido a las comunicaciones marítimas a través del Canal de Panamá, bajo un uso sin restricciones y a menor costo; el libre uso acceso y uso del Estrecho de Magallanes y el Paso Drake, sin ninguna restricción[95].

Además, el mencionado autor considera que también son intereses del Perú, entre otros, el comerciar y el relacionarse culturalmente con todo el mundo, e insertarse en la Cuenca del Pacífico, política, comercial y turísticamente. Para ello, se debe partir de considerar al Perú como un país marítimo, andino, amazónico y bioceánico[96].

3.5. LA CUESTIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS MARÍTIMAS

Aunque no es nuestra intención tratar de definir claramente el tema de la delimitación de las zonas marítimas con nuestros vecinos: Ecuador y Chile[97], sí es

importante destacar el asunto que podría ser dirimido ante el organismo especializado en la materia: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

No obstante, cabe, en este sentido, observar que "hasta el momento el Perú no ha suscrito aún con Ecuador ni con Chile tratados específicos sobre delimitaciones marítimas; sin embargo, en la práctica la separación entre dominio marítimo peruano y el de los países vecinos del norte y del sur se lleva a cabo aplicando el método del paralelo geográfico"[98].

Esto se está realizando al margen de la Convención del Mar, que al menos bien "puede ser ventajosamente utilizado como un marco común para Perú y Chile"[99].

En efecto, "mientras el límite del paralelo geográfico le permite a Chile disponer frente a sus costas de la totalidad de las 200 millas, al Perú lo deja con 150 millas frente a Chala, 100 frente a Camaná, 80 frente a Mollendo, 40 frente a Ilo, 20 frente a Sama y cero millas en el límite de la Concordia"[100].

Jorge Brousset Barrios nos confirma que con la aplicación del paralelo geográfico "se tendría una pérdida de 35,000 km^2; área que quedaría en jurisdicción chilena y, más grave aún, se dejaría en Alta Mar un área de 26,000 km^2 que legítimamente le corresponde al Perú; es decir, estamos hablando de una pérdida que comprende un área similar al de los departamento de Piura y Lima juntos, donde existen comprobadas riquezas ictiológicas y otras riquezas minerales en el suelo y subsuelo marino"[101].

De este modo, la aplicación de este paralelo es injusta para el Perú, al que beneficiaría la línea media. Sin embargo, como nos recuerda Solari Tudela, "de someterse este asunto a un tribunal, una de las opciones que este podría utilizar es la de la proporcionalidad de la extensión de sus respectivas costas, que se reflejaría en la extensión de cada zona económica exclusiva, como hizo la Corte en el caso de Libia y Túnez en 1982"[102].

CONCLUSIONES

- El valioso aporte de destacados juristas tanto en el área Constitucional como de Derecho Internacional ha permitido superar las discrepancias por una posible contradicción entre nuestra Constitución y la Convención del Mar de 1982. Ahora el debate, si es que lo hay, está centrado en la conveniencia de adherirse a este tratado.
- Estimamos que con esta actitud no sólo estamos relegados, en esta materia, del escenario internacional. Sino que aquel "debate" resulta anacrónico para lo que en la actualidad se discute en la palestra internacional.
- La Convención del Mar nos proporciona sólo las directrices sobre las cuales debemos orientar nuestra política exterior con respecto a nuestros intereses nacionales en el mar. Esto quiere decir que el tratado no está completo, un tanto

porque el Derecho del Mar está en constante evolución y otro tanto porque en este tema se encuentran muchos intereses en juego. Por ello la recurrencia a Tratados Complementarios, Acuerdos o Códigos de Conducta.

- En términos generales la Convención del Mar resulta beneficiosa para salvaguardar los intereses del Perú. Pero, es importante decirlo, en una era de globalización nuestros representantes en el exterior deberían estar presentes en todos los foros donde aquellos intereses pueden ser conculcados. Máxime teniendo en cuenta geográficamente la posición estratégica que tiene el Perú en el planeta.

- El Interés Económico del Perú está salvaguardado con el establecimiento de las Zonas Marítimas que regula la Convención del Mar. Así como sus derechos como país ribereño y como miembro de la comunidad internacional que se beneficia de los recursos naturales de los océanos considerados como Patrimonio Común de la Humanidad.

- Como el interés económico está íntimamente relacionado con el de la navegación, éste también se encuentra asegurado con el establecimiento en la Convención de derechos de paso inocente, de libre navegación y el derecho de paso por estrechos internacionales, que le permitirá al Perú -entre otras cosas- mayor fluidez en el tráfico comercial, rapidez en el transporte de mercaderías y eficiencia en las comunicaciones.

- Otro interés vinculado a los anteriores es el de seguridad, el cual se encuentra protegido por la obligación que se le impone a los Estados de usar pacíficamente el Mar y por el derecho que ellos mismos tienen de vigilar que se cumplan los reglamentos que se den en esta materia.

- Con relación a lo mencionado, el Estado que usa de manera pacífica el mar podrá navegar en la Zona Económica de cualquier otro país, cumpliendo las reglas que se haya determinado para esos efectos o respetando las restricciones que el país ribereño pueda establecer.

- Siendo importantes para el Perú los avances científicos y tecnológicos que se den en el tema marítimo, es de su interés poder aprovechar y participar en el desarrollo de las investigaciones, así como regular las actividades que estén relacionadas con las investigaciones. Por ello, la Convención se preocupa de fomentar el desarrollo de las capacidades técnicas de los Estados que lo necesiten.

- Siguiendo el principio de Solución Pacífica de Controversias Internacionales y el de Prohibición de Amenaza y Uso de la Fuerza que propugna la Carta de Naciones Unidas, la Convención del Mar ha cuidado de establecer dos instituciones que puedan resolver cualquier discrepancia surgida entre los Estados Parte. Ellos son la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

- Los órganos internacionales mencionados en la CONVEMAR, serían de gran

Límite terrestre entre Perú y Chile y la zona especial de pesca.

utilidad para el interés peruano de delimitar correctamente las Zonas Marítimas con sus dos vecinos, en especial con Chile, con el cual todavía queda pendiente un proceso de negociación al respecto.

- El principio Precautorio que recoge la Convención en muchos de sus artículos lo convierte en un instrumento internacional pionero de la Protección y Preservación del Medio Marino, así como de su uso y aprovechamiento de manera sustentable.
- El Perú debe adherirse a la CONVEMAR y dejar de estar de espaldas a la realidad internacional y a los avances del Nuevo Derecho del Mar. Mantener vivos los viejos esquemas que la comunidad internacional ya ha desechado no hace sino terminar de alejar a nuestro país de la tesis de las 200 millas que tanto trabajo costó establecer a destacados juristas y diplomáticos.
- La adhesión a la Convención del Mar permitirá -en buena cuenta- al Perú ser partícipe del Nuevo Orden Económico Internacional que nos ubicará mejor en la senda del Derecho Internacional y nos ayudará en nuestro desarrollo sostenible.

NOTAS

1. En el mismo sentido, nos recuerda Pando Egúsquiza que "Desde la Segunda Guerra Mundial, se comprendió más que nunca los beneficios de todo género que tiene para el país proteger su riqueza ictiológica y mineral. De otra parte, las actividades de numerosas expediciones pesqueras extranjeras que constantemente operaban a gran escala frente a las costas del Perú, empleando sin control, todos los medios imaginables, excedieron el límite de tolerancia que se había tenido con ellas". En: Pando Egúsquiza, César A.. "La Declaración de las 200 Millas de Mar Territorial frente a la Defensa Nacional y al Derecho". En **Revista de Marina.** Año 72 (Enero-Febrero, 1957), N° 1, Vol. 245, p. 73.
2. Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York: Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 27.
3. Arróspide Mejia, Ramón. **Los Derechos del Mar y la Tesis de las 200 Millas**. Exposición presentada a los Oficiales de Marina en el ciclo de conferencias programadas por la Escuela Superior de Guerra Naval en la Semana de "Intereses Marítimos". Agosto de 1970, p. 5.
4. Peñaherrera del Águila, Carlos. **Geografía General del Perú.** Tomo I. Lima, Ausonia Talleres Gráficos, 1969, p. 94.
5. Schweigger considera que "el pelágico representa el espacio de vida de todos los organismos que nadan o flotan en el medio acuático. Biológicamente se distinguen dos tipos de organismos: el Plankton y el Nekton". En Schweigger, Erwin. **El Litoral Peruano.** Lima, Compañía Administradora del Guano, 1947, p. 123.
6. Giglio M., Gerard, "El Potencial del Mar de Grau". En **El Comercio**, 2 de octubre de 1994.
7. Ferrero Costa, Eduardo. **Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar.** Tesis Doctoral. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974. p. 158. El mencionado autor agrega que estos peces habitan principalmente hasta las 50 millas de la costa pero "en ciertas épocas del año se separan de la costa y se encuentran cardúmenes hasta una distancia aproximada a las 200 millas. Esto ocurre en el periodo invierno otoño, debido a que las condiciones de la corriente costera se extienden en un área mucho más ancha, determinando en esta forma una aparente escasez para la pesca". *Ibidem*, p. 159.

8. Ferrero Costa, Eduardo. **Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar.** Tesis Doctoral. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974, p. 157.

9. Peñaherrera del Águila, Carlos. op. cit. Tomo I. Lima, Ausonia Talleres Gráficos, 1969, pp. 274-277.

10. Peñaherrera del Águila, Carlos. op. cit. pp. 277-278. Entre las aves que describe Peñaherrrera se encentran: el Guanay, destacado por ser el mayor contribuidor de guano en las islas de nuestro litoral, el Alcatraz, el Piquero, el Pájaro Niño o Pájaro Bobo, el Patillo o Cuervo de Mar, la Gaviota Gris, el Zarcillo, la Chuita, etc.

11. García Sayán, Enrique. **Derecho del Mar: Las 200 millas y la posición peruana**. Lima, Impresión DIP S.C.R.L., 1985, p. 58.

12. Citado en: Arriaga, L., **El Uso del Mar.** Seminario Taller sobre El Nuevo Derecho del Mar. PNUD-CPPS, s.d. p. 5.

13. Peñaherrera del Águila, Carlos. **Geografía General del Perú.** Tomo I. Lima, Ausonia Talleres Gráficos, 1969. p. 98. El autor menciona que esta situación origina que las áreas de afloramiento tengan "un elevado índice de productividad y sean zonas de abundante pesca, donde se concentran las *bolicheras,* que pueden observarse formando agrupaciones en áreas no muy extensas del mar peruano, constituyendo un paisaje típico de nuestro mar, que pueden contemplar los que viajan en avión a lo largo de nuestra costa". *Ibidem.*

14. Organización de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación. **Las Pesquerías Mundiales y el Derecho del Mar.** Loughborough: Tecmedia, 1979, p. 20.

15. Bustamante y Rivero, José Luis. "La Doctrina Peruana sobre Mar Territorial". Exposición presentada como Delegado del Colegio de Abogados de Lima en la sesión plenaria de la Conferencia Interamericana de Abogados de Miami, efectuada en Abril de 1959. En **Revista de Marina.** Año 45 (Mayo-Junio), N° 3, Vol. 259, 1959, p. 302.

16. Monsanto, Alberto E.. **Derecho del Mar: Soberanía y Jurisdicción de los Estados en los Espacios Marítimos.** Rosario Poligrafick Proamar, 1992, p. 46. Citando a Szekely, el autor rescata que "de los 58 yacimientos gigantes de petróleo submarino, 38 están ubicados en plataformas continentales de países del Tercer Mundo".

17. Castillo Morales, Carlos Javier. **Los Intereses Marítimos del Perú en el Marco de los Acuerdos Internacionales sobre Regulación de la Pesca en Alta Mar.** Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, Academia Diplomática del Perú, 2000, p. 6.

18. Castillo Morales, Carlos Javier. op. cit.. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: Academia Diplomática del Perú, 2000, p. 7.

19. Monsanto, Alberto E.. **Derecho del Mar: Soberanía y Jurisdicción de los Estados en los Espacios Marítimos.** Rosario Poligrafick Proamar, 1992, p. 46.

20. Giglio M., Gerard, "El Potencial del Mar de Grau". En **El Comercio**, 2 de octubre de 1994.

21. Monsanto, Alberto E.. **Derecho del Mar: Soberanía y Jurisdicción de los Estados en los Espacios Marítimos.** Rosario Poligrafick Proamar, 1992. p. 48. El autor destaca que "el proceso de crecimiento de estos nódulos, que se ubican principalmente en los fondos marinos de la alta mar y en ciertas zonas de las plataformas más cercanas a la costa ha sido calculado entre 0.01 a 1 milímetros cada mil años" *Ibidem*, 47.

22. Escudero Lobato, Juan Antonio. "Los Fondos Marinos". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Septiembre, 1997), p. 65.

23. Escudero Lobato, Juan Antonio. "Los Fondos Marinos". En: op. cit. N° 49 (Julio-Septiembre, 1997), p. 66.

24. Cuadros Villena, Carlos Ferdinand. "El Dominio Marítimo del Perú. En **Revista de Marina.** Año 79 (Marzo-Abril, 1986), N° 2, Vol. 376, p. 119. Es conveniente agregar que "los conocimientos geológicos adquiridos en el continente y las inferencias que pueden desprenderse de los mismos indican que las formaciones rocosas que yacen a distinta profundidad por debajo del fondo del mar, contienen vastos recursos potenciales de minerales metálicos y no metálicos. Entre los principales yacimientos destacan los de: petróleo, gas, azufre, carbón, depósitos estratificados de sal y potasa, ciertos minerales terríferos y otros minerales metálicos". En Lavi Zambrano, Pedro. **El Mar, una fuente de Recursos Minerales**. Lima: Instituto Científico y Tecnológico Minero, 1978, p. 2.

25. Cuando en una entrevista se le preguntó a Juan Miguel Bákula por qué surge la Convención él contesta que "se había producido un confluencia excepcional de circunstancias favorables. En su origen estaba un interés de preservación de especies que se están agotando por la pesca indiscriminada. Ya se había extinguido la foca en el Mar Ártico. Otras especies estaban en peligro, porque las flotas se lanzaban a las zonas más pobladas. Por otra parte , el progreso científico y tecnológico permitía barcos de gran tamaño, cámaras de congelación, procesamiento inmediato. Era posible pasar de la pesca pequeña a la pesca de arrasamiento. Los descubrimientos habían permitido, además, detectar por primera vez que en el fondo del mar había riquezas minerales antes absolutamente desconocidas". En: Bákula, Juan Miguel. **200 Millas de Soledad**. Entrevista realizada por César Lévano. En **Caretas**, Nro. 1750, 5 de diciembre de 2002.

26. Es importante destacar hablando de la reunión internacional que dio origen a la Convención del Mar que se puede rescatar que "las 29 naciones sin litoral que participaron en la Conferencia trabajaron a menudo de consuno con las que se hallaban en situación geográfica desventajosa, constituyendo un tercio de los delegados en la Conferencia, una fuerza con la que había que contar cuando actuaban al unísono". Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 35.

27. Roncagliolo Higueras, Nicolás. "Nuevos retos de la Comisión Permanente del Pacífico Sur frente al siglo XXI". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Septiembre, 1997), p. 22.

28. Artículo 8, Inciso 1 de la CONVEMAR.

29. Pando Egúsquiza, César A.. "La Declaración de las 200 Millas de Mar Territorial frente a la Defensa Nacional y al Derecho". En **Revista de Marina.** Año 72 (Enero-Febrero, 1957), N° 1, Vol. 245, p. 68.

30. Artículo 3 de la CONVEMAR.

31. Artículo 15 de la CONVEMAR. Además en ese mismo dispositivo se señala las excepciones a esta regla para delimitar el mar territorial, p. ej. que ya exista acuerdo en contrario, o por derechos históricos o por otras circunstancias especiales.

32. Artículos 17 y 18 de la CONVEMAR. Cabe señalar que, aun cuando el peso de las evidencias ha demostrado lo contrario, existen versiones que abogan por el establecimiento de un "mar territorial de 200 millas" contradiciendo el objetivo que disposiciones peruanas desde de 1947 han establecido en el sentido de preservar y explotar los recursos de un área comprendida dentro de las 200 millas.

33. Artículos 19, 21, 22 de la CONVEMAR.

34. Artículo 25 y 31 de la CONVEMAR.

35. Cuadros Villena, Carlos Ferdinand. "El Dominio Marítimo del Perú. En **Revista de Marina.** Año 79 (Marzo-Abril, 1986), N° 2, Vol. 376, p. 138.

36. Monsanto, Alberto E.. **Derecho del Mar: Soberanía y Jurisdicción de los Estados en los Espacios Marítimos.** Rosario Poligrafick Proamar, 1992, p. 101.

37. Artículo 33 de la CONVEMAR. También se puede revisar sobre este tema FERRERO COSTA, Eduardo. "Evolución del Derecho del Mar". En: **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima (PE), (3), 1980, pp. 71-100. García Belaunde, Domingo. "Mar en el debate constitucional. (Las 200 millas en la Constitución peruana de 1979)". En: **Revista de Marina**. Lima (PE), 365(1-2), jul.-oct. 1980, pp.75-90. García Belaunde, Domingo "Mar en el debate constitucional". En **Revista de la Academia Diplomática del Perú**. Lima (PE), (19-20), ene.-dic. 1978-79, p p. 117-42.

38. Monsanto, Alberto E. op. cit. Rosario Poligrafick Proamar, 1992, p. 157. El autor considera que esta institución "está ligada a la pretensión de los Estados de establecer competencias sobre franjas anteriormente consideradas de alta mar para el aprovechamiento exclusivo de los recursos económicos, principalmente los provenientes de la pesca". *Ibidem*, p. 151.

39. Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 27.

40. García Sayán, Enrique. "Tesis del Perú en la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho del Mar". En **Revista de Marina**. Lima (PE), 43(5), set.-oct. 1958, p. 771.

41. Escudero Lobato, Juan Antonio. "Evolución del moderno Derecho del Mar". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), p. 14. Naciones Unidas recuerda que "hace 25 años los pescadores tenían menos interés en la conservación porque sabían que las aguas estaban ampliamente abiertas a la competencia y que lo que ellos no capturaran sería capturado por algún otro. Ahora, gracias a las zonas económicas exclusivas van a tener zonas propias, amplias y garantizadas y libres de competencia". En Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 42.

42. Ferrero Costa, Eduardo. "Evolución del Derecho del Mar". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico -Marítimos del Perú**. Lima (PE), (3), 1980, p. 251.

43. Ferrero Costa, Eduardo. **Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar.** Tesis Doctoral. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974, p. 174.

44. Monsanto, Alberto E. **Derecho del Mar: Soberanía y Jurisdicción de los Estados en los Espacios Marítimos.** Rosario Poligrafick Proamar, 1992, p. 121

45. Monsanto, Alberto E. op. cit. Rosario Poligrafick Proamar, 1992, p. 122.

46. Artículos 77 y 81 de la CONVEMAR.

47. Artículo 82 de la CONVEMAR. En el caso del Perú, "existiendo la posibilidad técnica de que los reservorios petrolíferos naturales y las vetas minerales se prolonguen a través del suelo y subsuelo de la Plataforma Submarina, es deber del Estado proteger para el futuro su explotación en pro de la economía nacional". En Valdizán Gamio, José. "Sobre Nuestro Mar Territorial". En **Revista de Marina.** Vol. 274 (Noviembre-Diciembre, 1961), Año 48, N° 6, p. 635.

48. Pando Egúsquiza, Cesar A.. "La Declaración de las 200 Millas de Mar Territorial frente a la Defensa Nacional y al Derecho". En **Revista de Marina.** Año 72 (Enero-Febrero, 1957), N° 1, Vol. 245, p. 72. Asimismo agrega el autor, que el Zócalo Continental de nuestra costa está rodeado de grandes profundidades, debido a que el declive submarino no es inferior a la altitud de la altiplanicie andina sobre el nivel del mar".

49. Artículo 87 de la CONVEMAR. Bustamante y Rivero señala que para el caso de alta mar "la noción de la libertad de los mares ha sufrido reveses y variantes en el avance de los tiempos: del antiguo concepto irrestricto de esa libertad, que alentaba la piratería, el contrabando o tráfico ilícito y la impunidad penal, sólo han quedado vigentes como elementos reglamentables la pesca

pacífica, en alta mar, y la libertad de paso o comunicaciones". En: Bustamante y Rivero, José Luis. "Derecho del mar y la conferencia de Caracas". En **Revista de Marina,** Volumen 368. Año 68. N° 3 (Mayo-Junio, 1982), p. 294.

50. García Palacios, Carlos Alfredo. **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú**. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, Academia Diplomática del Perú, 1998, p. 63.

51. Artículo 1, inciso 1 de la CONVEMAR.

52. Artículo 133 de la CONVEMAR. Cabe señalar, con relación a la Zona, que el " el 17 de diciembre de 1970, la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo la que es probablemente la mayor reivindicación de tierras de la historia. La Asamblea General sentó el principio de que la totalidad de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción de los Estados -la mitad de la superficie de nuestro planeta- eran *patrimonio común de la humanidad*" En Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York. Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 52.

53. Dirección General de Intereses Marítimos. **Panorama sobre "El Nuevo Derecho del Mar".** Lima, Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987, p. 260. El autor reconoce que "al igual que en la Zona Económica Exclusiva, los principios básicos de la Zona Internacional de los Fondos Marinos y del régimen establecido en la Convención fueron, en su origen principalmente propuestos y difundidos por países del Tercer Mundo".

54. Dirección General de Intereses Marítimos. op. cit. Lima, Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987, p. 251.

55. Arias-Schreiber Pezet reconoce que "si se permite legislar unilateralmente en este campo, ciertos Estados podrían aducir la existencia de riesgos de esa índole para imponer dificultades al tránsito de naves extranjeras. A su vez, los Estados desarrollados podrían establecer condiciones a tal punto sofisticadas y restrictivas que los buques de los países en desarrollo se verían imposibilitados de transitar frente a las costas de los primeros" En Dirección General de Intereses Marítimos. op. cit. Lima, Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987, p. 223.

56. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Peru. **Pronunciamiento sobre adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982**. 7 de julio de 2001.

57. Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York: Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 43. En ese sentido se reconoce que "si bien los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus recursos naturales, tienen también la obligación de proteger y preservar el medio marino". op. cit. p. 49. En la misma línea Guerola Lazarte destaca que "problemas graves de contaminación se presentan en zonas costeras en donde la tierra, el mar y el aire se encuentran e interactúan profundamente influenciando los aspectos medio ambientales". En: Guerola Lazarte, José Luis; Fernández Puyó, Gonzalo. "Contaminación del medio marino: análisis de un problema mundial de interés prioritario". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.** N° 15 (1996), p. 43.

58. García Mesinas, Alfredo. "El Código de Conducta para la Pesca Responsable y su implementación por la comunidad internacional" En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Septiembre, 1997), p. 35.

59. Pardo Segovia, Fernando. "Alcances normativos al tema de la contaminación masiva". En: **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), p. 184. En la misma línea señala el autor, que "La Convención del Mar también se refiere a obligaciones específicas con respecto a la contaminación por fuentes terrestres, actividades en el lecho del mar en áreas sujetas a jurisdicción nacional, por desarrollo de recursos en las profundidades del lecho del mar, por vertimiento de embarcaciones y por contaminación proveniente de la atmósfera o a través de ella.

La Convención, asimismo, se refiere a la ejecución de reglas de protección del medio marino".

60. Artículos 19 y 22 de la CONVEMAR. Bustamante y Rivero consideraba que "cualquier factor -extraño diríamos, por ejemplo, una pesca intensiva depredatoria o el empleo de explosivos- que perturbe el equilibrio de este sistema, introduciría en él trastornos que pueden ser de irremediables consecuencias para la economía de la región". En Bustamante y Rivero, José Luis. "La Doctrina Peruana sobre Mar Territorial". Exposición presentada como Delegado del Colegio de Abogados de Lima en la sesión plenaria de la Conferencia Interamericana de Abogados de Miami, efectuada en abril de 1959. En **Revista de Marina.** Año 45 (Mayo-Junio), N° 3, Vol. 259, 1959, p. 302.

61. Hay que resaltar que la creación de esta institución resulta innovadora ya que, como destaca Arias-Schreiber Pezet, "nada podemos hacer en el Perú con nuestra sola legislación interna, circunscrita a las 200 millas". En: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Comisión de Estudios Estratégicos). **La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional.** Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1999.

62. García Palacios, Carlos Alfredo. **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú**. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, Academia Diplomática del Perú, 1998, p. 66.

63. Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "El Mar del Perú en el Derecho Internacional". En **La República**, 5 de septiembre de 2002, p. 19.

64. Comision Permanente del Pacifico Sur (CPPS). "Convención sobre el Derecho del Mar". En http://www.cpps-int.org/condemar.htm. Además reconoce esta organización que la Convención del Mar "representa el resultado del equilibrio de los intereses marítimos de más de 150 Estados".

65. Brousset Barrios, Jorge. "Los Intereses Marítimos del Perú: Una Visión Resumida". En **Agenda Internacional**. Lima, Año V, N° 11 (Julio-Diciembre, 1998), p. 16.

66. Ibíd, p. 17.

67. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. **El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional**. Simposium realizado en Lima en 1978. Auspiciado por el Ministerio de Marina. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980, p. 175. Carcelén Basurto también acota que la respuesta a cuál es nuestro destino "permitirá realmente formular los *objetivos nacionales,* que no sean el fruto del pensamiento personal o burocrático de las personas que se asignen para ello, sino que, como se arma un rompecabezas, se establezcan con claridad los grandes logros buscados o los deseos permanentes de la nación.

68. Dirección General de Intereses Marítimos. **Panorama sobre "El Nuevo Derecho del Mar"**. Lima, Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987, pp. 218-219. En la misma línea Nicolás Roncagliolo recuerda que nuestra delegación ante la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar definió los intereses nacionales fijando como primer punto el que las normas que otros países aplican sobre el tránsito en sus aguas jurisdiccionales no afecte al Perú. Asimismo, el resguardar los intereses en Alta Mar, en especial lo referido a la pesca de las especies transzonales y las altamente migratorias. Finalmente, le interesaba lo referente a la explotación de recursos naturales de los fondos marinos. En Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Comisión de Estudios Estratégicos). **La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional.** Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1999, pp. 93-94.

69. Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "¿Indiferencia del Perú frente a los nuevos retos marítimos?". En **Agenda Internacional.** Año 1, N° 1 (1999), p. 53.

70. Durán Cotrina, Patricia Beatriz. **El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Poli-metálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú.** Tesis para

optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 2000, p. 28.

71. García Sayán, Enrique. "Tesis del Perú en la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho del Mar". En **Revista de Marina**. Lima (PE), 43(5), set.-oct. 1958, p. 771.

72. Indacochea Queirolo, Alberto. "Aspectos geopolíticos marítimos: El Perú y el Pacífico". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.** N° 18 (1999), p. 95.

73. Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, p. 28. En la misma línea destaca ese organismo universal que "varios países en desarrollo han dirigido su atención hacia el mar, y con éxito. La industria camaronera de la India es ahora una de las mayores del mundo. Tailandia tiene una de las mayores pesquerías de arrastre de Asia. Naciones como la República de Corea, Ghana y Cuba comenzaron a construir sus propias flotas para la pesca en zonas distantes de sus costas, incorporándose así a las principales naciones pesqueras, como el Japón y la Unión Sviética, en la explotación de mares antes poco explotados".

74. Brousset Barrios, Jorge. "Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). En **Revista de Marina.** Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), N° 3. p. 63. El autor considera que "la adhesión a dicho tratado posibilitará el manejo de los ingentes recursos que guardan los océanos en provecho de todos los países miembros, aspecto en que el Perú está relegado. Frente a la creciente necesidad de mayores recursos alimenticios, el mar es la despensa del futuro, pero tiene que haber un manejo racional de las especies marinas". En: Brousset, Jorge. "Si no se firma tratado de límites marino, Perú perdería área similar a Piura". Declaraciones recogidas por Silvia Rojas de **La República**, 17 de enero de 2002.

75. García Mesinas, Alfredo. "El Código de Conducta para la Pesca Responsable y su implementación por la comunidad internacional" En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), p. 33.

76. Brousset Barrios, Jorge. "Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). En op. cit. Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), N° 3, p. 60.

77. Llanos Mansilla, Hugo. "Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar". En **Diplomacia.** N° 72 (Marzo-Junio, 1997), p. 93.

78. Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Nuevo reto en el mar: La pesca más allá de las 200 millas". En **Análisis Internacional.** N° 8 (Octubre-Diciembre, 1994), p. 24. Es importante recordar, pues, que "el reconocimiento del derecho del Estado sobre los recursos naturales, fue una demanda que siempre se formuló de manera independiente de cualquier consideración relativa a la seguridad militar. En Bákula, Juan Miguel. "Dos percepciones: espacio oceánico y uso pacífico. En **Análisis Internacional.** N° 8 (Octubre-Diciembre, 1994), p. 5. Bákula continúa diciendo que "este criterio, muy preciso, se mantuvo en relación con las riquezas del mar en los planteamientos de los países en vías de desarrollo, los cuales procuran distinguir entre sus reivindicaciones económicas y los aspectos de la defensa nacional". *Ibidem.*

79. García Sayán, Enrique. **Derecho del Mar: Las 200 millas y la posición peruana**. Lima, Impresión DIP S.C.R.L., 1985, p. 59.

80. García Palacios, Carlos Alfredo. **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú**. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 1998, pp. 97-98.

81. Castillo Morales, Carlos Javier. **Los Intereses Marítimos del Perú en el marco de los Acuerdos Internacionales sobre Regulación de la Pesca en Alta Mar.** Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 2000, p. 79.

82. Aramburú Menchaca, Andrés. **El Sistema Marítimo Regional del Pacífico Sur y las Nuevas**

Tendencias del Derecho del Mar. Lima. Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 1964, p. 50.

83. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. **Las Pesquerías Mundiales y el Derecho del Mar.** Loughborough: Tecmedia. 1979, p. 27.

84. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. *Ibidem.*

85. Colunge Villacorta, Jorge. "Un reto nacional: La Compatibilización de las 200 Millas Marinas y la Evolución del Derecho del Mar. En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Nuevo Derecho del Mar, Tomo XLVII (Enero-Julio, 1997), Nº 109, p. 131.

86. Peñaherrera del Águila, Carlos. **Geografía General del Perú.** Tomo I. Lima, Ausonia Talleres Gráficos, 1969, p. 274. Ferrero Costa nos recuerda que "a partir del segundo quinquenio de la década del 50 los recursos del mar y especialmente la anchoveta se han convertido en uno de los aspectos esenciales para la economía del país. La ictiofauna de nuestro mar y la gran demanda mundial de harina de pescado produjeron la coyuntura propicia para que se iniciara una demandante actividad destinada a la captura y transformación de la única especie que soporta la industria pesquera: la anchoveta. Ferrero Costa, Eduardo. **Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar.** Tesis Doctoral. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974, p. 159.

87. Castillo Morales, Carlos Javier. op. cit. Tesis para optar el Grado de Magister en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 2000, p. 180.

88. Velásquez, María Elvira. "Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar". En **Análisis Internacional.** Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994), p. 53.

89. Cuadros Villena, Carlos Ferdinand. "El Dominio Marítimo del Perú". En **Revista de Marina.** Año 79 (Marzo-Abril, 1986), Nº 2, Vol. 376, p. 140. El autor apunta que la parte medular de la Convención está destinada a organizar el aprovechamiento de la riqueza de los fondos marinos a favor de toda la humanidad. El haber declarado que los fondos oceánicos constituyen patrimonio común de la humanidad, y deben ser utilizados en armonía con el interés internacional, es resultado de la lucha por la liberación económica de los pueblos dependientes, expresada sobre todo en la "Conferencia Cumbre de los Países No Alineados y en las reuniones del Grupo de los 77".

90. No obstante la reconocida riqueza de los fondos marinos, cabe recordar, que "cuando comienza la negociación de la Convención, en los años 70, se pensaba que la explotación comercial minera de los fondos marinos profundos se encontraba próxima y que representaría un enorme potencial de ganancia. En 1994, las conclusiones del informe del Grupo de Expertos Técnicos a la Mesa Ampliada de la Comisión Preparatoria (de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar) indicaba un menor entusiasmo". En Velásquez, María Elvira. "Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar". En **Análisis Internacional.** Nº 8 (Octubre-Diciembre, 1994), p. 47.

91. Durán Cotrina, Patricia Beatriz. **El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Poli-metálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú.** Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 2000, p. 25.

92. Llanos Mansilla, Hugo. "Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar". En **Diplomacia.** Nº 72 (Marzo-Junio, 1997), p. 91.

93. Díaz González, Richard. "La Pesca en alta mar". En **El Comercio**, 2 de agosto del 2000, p. A 17. El autor destaca que "el afán común en la región de preservar y conservar los recursos en nuestra zona jurisdiccional debe tener un correlato en la zona de alta mar adyacente, sobre todo tratándose de especies transzonales y altamente migratorias". *Ibid.*

94. Villena Gutiérrez recuerda que "El Mar había sido fundamentalmente un medio para el desarrollo del poder militar y, secundariamente, para trasladar mercancías; después de eso, lo sería, con mucho mayor énfasis, para desarrollar dominios comerciales". En Villena Gutiérrez, Luis Felipe. "Los Intereses Marítimos y su relación con el desarrollo y seguridad nacionales". En **Revista de Marina.** Volumen 368. Año 68. N° 2 (Marzo-Abril, 1982), p. 219.

95. Indacochea Queirolo, Alberto. "El Pacífico Geopolítico". En **Revista de Marina.** Octubre-Noviembre-Diciembre, 1998, p. 74. Además, como señala Brousset Barrios, el comercio marítimo, estadísticamente, "continúa siendo la más rentable de las actividades marítimas a nivel mundial, con rentas anuales por fletes en el orden de los veinte mil millones de dólares (1980), le sigue la actividad pesquera y la explotación de petróleo, gas y minerales". En Brousset Barrios, Jorge. "El Perú y el Nuevo Derecho del Mar". En **Revista de Marina.** Julio-Agosto-Septiembre, 1999, p. 42.

96. Indacochea Queirolo, Alberto. "El Pacífico Geopolítico". En op. cit. Octubre-Noviembre-Diciembre, 1998, p. 70.

97. Cabe tener en cuenta que de acuerdo a informaciones periodísticas el Director de Navegación e Hidrografía de la Marina de Guerra, Carlos Gamarra, reconoció que "hasta el momento el Perú no ha ejercido soberanía marítima en un área aproximada de 10.280 metros cuadrados, que están dentro de las 200 millas peruanas (...) la falta de soberanía del Perú lo está desfavoreciendo en el acercamiento de la flota peruana pesquera a aguas que están bajo jurisdicción de la Armada chilena y ecuatoriana". En **Gestión,** Lima, 2 de Octubre de 2002, p. 2.

98. García Palacios, Carlos Alfredo. **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú**. Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima: **Academia Diplomática del Perú**, 1998, p. 100. Es importante recordar que "según las normas pertinentes de Derecho internacional tratándose de la delimitación del mar territorial, la regla aplicable para Estados adyacentes es el trazo de una línea equidistante de los puntos más próximos de sus líneas de base; y tratándose de la zona económica exclusiva, como también de la plataforma continental, hasta el límite de las 200 millas, la delimitación debe hacerse por acuerdo entre las partes sobre la base del derecho internacional, a fin de llegar a una solución equitativa". En Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile". En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo LI. N° 117 (Enero-Junio, 2001), p. 41.

99. Wagner, Allan. "Se ha logrado mucho en demarcación marítima con Chile". Entrevista hecha por Ana Núñez Geldres de **La República**, 25 de agosto de 2002, pp. 6-7. Jorge Brousset también destaca que "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 Nro. 1, y a la cual atribuye haber desplazado hacia el Norte no sólo el límite marítimo -inexistente- sino también la frontera terrestre". En Brousset Barrios, Jorge. "Límites terrestres Perú-Chile, Sector donde la frontera llega al Mar". En **Revista de Marina**. (Abril-Mayo-Junio, 2001).

100. Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Fijar nuestras fronteras marítimas". En **El Comercio**, 1 de Diciembre del 2000.

101. Brousset Barrios, Jorge. "Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). En **Revista de Marina.** Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), N° 3, p. 62.

102. Solari Tudela, Luis."El Perú y la Convención del Mar". En **El Comercio**, 25 de noviembre de 2001, p. 29. El diplomático peruano Carlos García Palacios, señala también que "la utilización de este método es perjudicial para el Perú debido a que por la orientación de sus costas, el litoral forma ángulos agudos en sus dos extremos laterales, lo que se traduce en un menoscabo

sustancial del área marítima sobre la que nuestro país podría ejercer derechos de soberanía y jurisdicción si aplicara el método de la línea media equidistante para el logro de una delimitación lateral equitativa para los tres países". En García Palacios, Carlos Alfredo. op. cit. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 1998, p. 101.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTE BIBLIOGRAFICA

- Agüero Colunga, Marisol. **Consideración para la delimitación marítima del Perú.** Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2001, 382 p.
- AJA SPIL, Jorge A.. **El Derecho del Mar: Las nuevas cuestiones del Derecho Internacional Marítimo.** Bogotá, Temis, 1973. XVI + 122 p.
- Alvaro Garaicoa, Teodoro. **La Plataforma Submarina y El Mar Territorial.** Guayaquil, Universidad de Guayaquil, 1963, 46 p.
- Aramburú Menchaca, Andrés. **El Sistema Marítimo Regional del Pacífico Sur y las Nuevas Tendencias del Derecho del Mar.** Lima, Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1964, (230 p.)
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. **El Perú y la Nueva Convención sobre el Derecho del Mar.** Cuadernos de Política Internacional (Serie N° 3). Lima, Fundación **Academia Diplomática del Perú**, 1990, 47 p.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso; García Mesinas, Alfredo; García Belaunde, Domingo; Roncagliolo Higueras, Nicolás. *Simposio nacional:* **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el interés nacional.** Lima (PE), Imprenta de la Marina de Guerra, 1999, 116 p.
- Arriaga, L. **El Uso del Mar.** Seminario Taller sobre El Nuevo Derecho del Mar. PNUD- CPPS, s.d.
- Arróspide Mejía, Ramón. **Los Derechos del Mar y la Tesis de las 200 Millas**. Exposición presentada a los Oficiales de Marina en el ciclo de conferencias programadas por la Escuela Superior de Guerra Naval en la Semana de "Intereses Marítimos". Agosto de 1970, 29 p.
- Bákula, Juan Miguel. **El dominio marítimo del Perú**. Lima, Fundación M. J. Bustamante de la Fuente, 1985, 432 p., 4h.
- Castillo Morales, Carlos Javier. **Los Intereses Marítimos del Perú en el marco de los Acuerdos Internacionales sobre Regulación de la Pesca en Alta Mar.** Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 2000, 88 p.
- Dirección General de Intereses Marítimos. **Panorama sobre "El Nuevo Derecho del Mar".** Lima, Talls. Gráficos de la Imp. de la Marina, 1987, 303 p.
- Durán Cotrina, Patricia Beatriz. **El reglamento para la Prospección y Explotación de los Nódulos Polimetálicos más allá de la jurisdicción nacional y los intereses del Perú.** Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 2000, 88 p.
- Ferrero Costa, Eduardo. **El Perú frente a la Convención sobre el Derecho del Mar**. Lima, CEPEI, 1985, 79 p. (Serie: Documentos de Trabajo, 5).
- Ferrero Costa, Eduardo. **Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 Millas: El Nuevo Derecho del Mar.** Tesis Doctoral. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1974, 261 p.
- García Belaunde, Domingo. **Mar y constitución, Las 200 millas en la constitución de 1979.** Lima, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Lima, 1984, 203 p.

(Serie: Derecho y Ciencias Políticas).

- García Palacios, Carlos Alfredo. **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento internacional necesario a los intereses marítimos del Perú.** Tesis para optar el Grado de Magíster en Diplomacia. Lima, **Academia Diplomática del Perú**, 1998, 175 p.
- García Sayán, Enrique. **Derecho del Mar: Las 200 millas y la posición peruana**. Lima, Impresión DIP S.C.R.L., 1985, xiv+95 p.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Comisión de Estudios Estratégicos). **La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Interés Nacional.** Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1999.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. **El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional**. Simposium realizado en Lima en 1978. Auspiciado por el Ministerio de Marina. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980, 370 p.
- Instituto de Estudios Histórico-marítimos del Perú. **Beneficios para el Perú de adherirse a la CONVEMAR, en el desarrollo marítimo y la delimitación de nuevos espacios marítimos.** Conversatorio organizado por la Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos y el Comité Permanente de Asuntos Internacionales. Lima, 12 de Agosto de 2003.
- Lavi Zambrano, Pedro. **El Mar, una fuente de Recursos Minerales**. Lima, Instituto Científico y Tecnológico Minero, 1978, 25 p.
- Ministerio de Marina. Dirección General de Intereses Marítimos. **Panorama sobre "El nuevo derecho del mar"**. Lima, 1981.
- Monsanto, Alberto E. **Derecho del Mar: Soberanía y Jurisdicción de los Estados en los Espacios Marítimos.** Rosario Poligrafick Proamar, 1992, 284 p.
- Naciones Unidas. **Una revolución silenciosa: La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.** Nueva York, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, 1984, 80 p.
- Namihas, Sandra (Ed.). **Derecho del Mar: Análisis de la Convención de 1982.** Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001, 661 p.
- Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. **Las Pesquerías Mundiales y el Derecho del Mar.** Loughborough, Tecmedia, 1979, 30 p.
- Peñaherrera del Águila, Carlos. **Geografía General del Perú.** Tomo I. Lima, Ausonia Talleres Gráficos, 1969, 313 p.

  Roncagliolo Higueras, Nicolás. **La Comisión Permanente del Pacífico Sur frente al siglo XXI.** Lima, Fundación Academia Diplomática del Perú, 2000, 201 p.
- Ruiz Eldredge, Alberto. **El Nuevo Derecho del Mar**. Lima, Atenas, 1973, 70 p.
- Saldarriaga Ramos, Juan y Oscar Morales Salvador. **Evaluación de los conocimientos sobre el Mar, Fondo y Subsuelo Marino. La Tecnología Marina y la Explotación del Fondo Marino.** N° 17. Lima, Instituto Científico y Tecnológico Minero, 1978, 98 p.
- Schweigger, Erwin. **El Litoral Peruano.** Lima, Compañía Administradora del Guano, 1947, 262 p.
- Sociedad Nacional de Pesquería. **Memoria 2001.** Lima, Grupo Imagen, 2002, 75 p.
- Vargas Prada, Julio. **Derecho y Política Internacionales**. Lima, Sagitario, 1986, 396 p.

FUENTE HEMEROGRÁFICA

- Academia Diplomática Del Perú. "El Perú y los asuntos del mar". En **Revista de la**

Academia Diplomática del Perú. Lima (PE), (19-20), ene.-dic. 1978-1979, pp. 17-92.

- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Perú y la Convención del Mar". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. N° 16 (1995), pp. 85-95
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Intereses marítimos del Perú en el año 2000". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, Edigrapa Editorial Gráfica, (13), dic. 1994, pp. 31-40.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "¿Indiferencia del Perú frente a los nuevos retos marítimos?" En **Agenda Internacional.** Año 1. N° 1 (1999), pp. 49-64.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Nuevo reto en el mar: La pesca más allá de las 200 millas". En **Análisis Internacional.** N° 8 (Octubre-Diciembre, 1994), pp. 22-38.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Perjuicios por nuestra ausencia en la Regulación de la Minería Oceánica". En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo XLVIII. N° 111 (Enero-Junio, 1999), pp. 105-120.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile". En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo LI. N° 117 (Enero-Junio, 2001), pp. 13-45.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "La Tesis de las 200 Millas: Absolución de posiciones". En **Revista de Marina.** Volumen 368. Año 68. N° 3 (Mayo-Junio, 1982), pp. 332-341.
- Bákula, Juan Miguel. "Declaración de Santiago y el Nuevo Derecho del Mar". En **Pacífico Sur**. Lima, (8), 1978, pp. 5-26.
- Bákula, Juan Miguel. "Notas para la historia de la contribución peruana al Derecho del Mar: 1814-1982". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, Yaluyalu, (6-7), 1983-1986, pp. 7-43.
- Bákula, Juan Miguel. "Perú. Mar de Grau". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, Edigrapa, Editorial Gráfica, (13), 1994, pp. 127- 131.
- Bákula, Juan Miguel. "Dos percepciones: espacio oceánico y uso pacífico. En **Análisis Internacional.** N° 8 (Octubre-Diciembre, 1994), pp. 4-21.
- Bustamante y Rivero, José Luis. "Derecho del mar y la conferencia de Caracas". En **Revista de Marina.** Volumen 368. Año 68. N° 3 (Mayo-Junio, 1982), pp. 290-298.
- Bustamante y Rivero, José Luis. "La Doctrina Peruana sobre Mar Territorial". Exposición presentada como Delegado del Colegio de Abogados de Lima en la sesión plenaria de la Conferencia Interamericana de Abogados de Miami, efectuada en abril de 1959. En **Revista de Marina.** Año 45 (Mayo-Junio), N° 3, Vol. 259, 1959, pp. 299-307.
- Brousset Barrios, Jorge. "Los Intereses Marítimos del Perú: Una visión resumida". En **Revista de Marina.** Julio-Agosto-Septiembre, 1998, pp. 119-128.
- Brousset Barrios, Jorge. "El Perú y el Nuevo Derecho del Mar". En **Revista de Marina.** Julio-Agosto-Setiembre, 1999, pp. 40-51.
- Brousset Barrios, Jorge. Los Intereses Marítimos del Perú: Una Visión Resumida". En **Agenda Internacional**. Lima, Año V, N° 11 (Julio-Diciembre, 1998), pp. 15-22.
- Brousset Barrios, Jorge. "El Perú y el Nuevo Derecho del Mar". Discurso pronunciado por el Contralmirante..., al incorporarse formalmente a la Sociedad Peruana de Derecho Internacional. pp. 19-34. En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo XLIII (Julio-Diciembre 1994), N° 104.
- Brousset Barrios, Jorge. "Reflexiones sobre la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR). En **Revista de Marina.**

Año 95 (Julio-Diciembre, 2002), N° 3, pp. 56-64.

- Brousset Barrios, Jorge. "Límites terrestres Perú-Chile, Sector donde la frontera llega al Mar". En: **Revista de Marina.** Abril-Mayo-Junio, 2001, pp. 43-52.
- Brousset Barrios, Jorge. "Amenazas Externas a la Seguridad Democrática del Perú". En **Revista de Marina.** (Octubre-Noviembre-Diciembre), 2001, pp. 9-20.
- Carcelén Basurto, José. "Política Marítima y el Pacífico". En: **Revista de Marina.** (Octubre.-Diciembre), 1998, pp. 82-93.
- Carcelén Nevares, José. Nuevo Derecho del mar y el Pacífico. En **Revista de Marina.** (Octubre.-Diciembre), 1998, pp. 124-139.
- Carvajal Pareja, Melitón. "Océano política". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, (17), 1998, pp. 85-98.
- Colunge Villacorta, Jorge. "Un reto nacional: La Compatibilización de las 200 Millas Marinas y la Evolución del Derecho del Mar". En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Nuevo Derecho del Mar. Tomo XLVII (Enero-Julio, 1997), N° 109, pp. 120-135.

Comisión Permanente del Pacífico Sur (Lima-Perú). "Segunda Reunión Internacional de expertos legales sobre América Latina y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Lima, 13 al 16 de Septiembre de 1994". En **Pacífico Sur.** N° 21 (1994), 191 p.

- Comisión Permanente del Pacífico Sur (Lima-Perú)."Seminario regional sobre el Nuevo Derecho del Mar (Guayaquil, 23-24 de Abril de 1996)". En **Pacífico Sur.** N° 22 (1996), 278 p.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (Lima-Perú)." V Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Colombia, 4 de Agosto de 1997)". En **Pacífico Sur.** (1997).
- Cuadros Villena, Carlos Ferdinand. "El Dominio Marítimo del Perú. En **Revista de Marina.** Año 79 (Marzo-Abril, 1986), N° 2, Vol. 376, pp. 117-140.
- Escudero Lobato, Juan Antonio. "Evolución del moderno Derecho del Mar". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), pp. 9-19.
- Escudero Lobato, Juan Antonio. "Los Fondos Marinos". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), pp. 65-74.
- Fernández Puyó, Gonzalo. "El Perú frente al nuevo Derecho del Mar". En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo LII, N° 119 (Enero Junio, 2002), pp. 13-28.
- Ferrero Rebagliati, Raúl. "La Soberanía Marítima Hoy". En **Revista de Marina.** Volumen 368, Año 68. N° 3 (Mayo-Junio, 1982), pp. 319-331.
- García Mesinas, Alfredo. "El Código de Conducta para la Pesca Responsable y su implementación por la comunidad internacional" En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), pp. 33-48.
- García Sayán, Enrique. "Doctrina de las 200 millas y el derecho del mar". En **Revista de Marina.** Volumen 368, Año 68. N° 3 (Mayo-Junio, 1982). pp. 299-318.
- García Sayán, Enrique. "Tesis del Perú en la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho del Mar". En **Revista de Marina**. Lima, 43(5), set.-oct. 1958, pp. 764-780.
- Giampietri Rojas, Luis. "El Perú en la Cuenca del Pacífico". En **Revista de Marina**. Octubre-Diciembre, 1998, pp. 103-122.
- Guerola Lazarte, José Luis; Fernández Puyó, Gonzalo. "Contaminación del medio marino: análisis de un problema mundial de interés prioritario". En **Revista del Instituto de**

Estudios Histórico-Marítimos del Perú. N° 15 (1996), pp. 37-94.

- Indacochea Queirolo, Alberto. "Aspectos geopolíticos marítimos: El Perú y el Pacífico". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.** N° 18 (1999), pp. 85-104.
- Indacochea Queirolo, Alberto. "El Pacífico Geopolítico". En **Revista de Marina.** Octubre-Noviembre-Diciembre), 1998, pp. 66-80.
- Llanos Mansilla, Hugo. "Conservación y ordenación de Recursos Pesqueros en la Alta Mar". En **Diplomacia,** N° 72 (Marzo-Junio, 1997), p p. 91-103.
- Olivares Polack. "El Perú frente a la Convención del Mar (CONVEMAR)". En **Revista de Marina**. (Julio-Agosto-Septiembre), 1998, pp. 112-117.
- Pando Egúsquiza, César A. "La Declaración de las 200 Millas de Mar Territorial frente a la Defensa Nacional y al Derecho". En **Revista de Marina.** Año 72 (Enero-Febrero, 1957), N° 1, Vol. 245, pp. 57-80.
- Pardo Segovia, Fernando. "Alcances normativos al tema de la contaminación masiva". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), pp. 81-96.
- Ramacciotti de Cubas, Beatriz. "La Protección ambiental del medio marino: Perspectivas jurídicas internacionales". En **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.** N° 10-11 (1991-1993), pp. 67-105.
- Roncagliolo Higueras, Nicolás. "La Convención del Mar y los Intereses Marítimos del Perú". En **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo LI, pp. N° 117 (Enero-Junio, 2001), pp. 47-60.
- Roncagliolo Higueras, Nicolás. "Nuevos retos de la Comisión Permanente del Pacífico Sur frente al siglo XXI". En **Política Internacional.** N° 49 (Julio-Setiembre, 1997), pp. 20-32.
- Roncagliolo Higueras, Nicolás. "Contribución de la Comisión Permanente del Pacífico Sur al Nuevo Derecho del Mar". En Sociedad Peruana de Derecho Intenacional. **Acto Académico de Incorporación Formal del Ministro Nicolás Roncagliolo Higueras a la Sociedad Peruana de Derecho Internacional.** Lima, 2 de Octubre de 1996, 83 p.
- Silva Santisteban Magni, Víctor. "La Tesis de las 200 millas y la posición peruana desde 1947 hasta la 3ra. Conferencia de las NN. UU. En **Revista de Marina.** Volumen 368. Año 68, N° 2 (Marzo-Abril, 1982), pp. 240-255.
- Valdizán Gamio, José. "Sobre nuestro Mar Territorial". En **Revista de Marina.** Vol. 274 (Noviembre-Diciembre, 1961), Año 48, N° 6, pp. 631-645.
- Velásquez, María Elvira. "Las Consultas informales y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI (Fondos marinos) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar". En **Análisis Internacional**, N° 8 (Octubre-Diciembre, 1994), pp. 39-53.
- Villena Gutiérrez, Luis Felipe. "Los Intereses Marítimos y su relación con el desarrollo y seguridad nacionales". En **Revista de Marina**, Volumen 368. Año 68, N° 2 (Marzo-Abril, 1982), pp. 219-239.

FUENTE PERIODÍSTICA

- Altuve-Febres Lores, Fernán. "APRA y el Mar". En **La Razón**, 04 de Septiembre de 2002, p. 15.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "El Mar del Perú en el Derecho Internacional". En **La República**, 05 de Septiembre de 2002, p. 19.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "El Perú y el Derecho del Mar". En **El Comercio**, 5 Julio del 2001, p. a17.

- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Fijar nuestras fronteras marítimas". En **El Comercio**, 1 de Diciembre del 2000.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Inaplazable regulación de la pesca en alta mar". En **El Comercio**, 27 de Marzo del 2000.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Grave ausencia del Perú en el futuro Derecho del Mar". En **El Comercio**, 28 de Enero de 1997.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Código de Conducta para la pesca responsable". En **El Comercio**, 13 de Octubre de 1995.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Se puso orden a la pesca en alta mar". En **El Comercio**, 24 de Septiembre de 1995.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "La adhesión a la Convención del Mar". En **El Comercio**, 9 de Noviembre de 1995.
- Arias-Schreiber Pezet, Alfonso. "Perú puede firmarla sin renunciar a su legislación". En **El Comercio**, 24 de Noviembre de 1993, p. 2.
- Bákula, Juan Miguel. "200 Millas de Soledad". Entrevista realizada por César Lévano. En **Caretas**, Nro. 1750, 5 de Diciembre de 2002.
- Brousset, Jorge. "Gobernantes permitieron error chileno". Declaraciones recogidas por Silvana Vega.
- Brousset, Jorge. "Si no se firma tratado de límites marino, Perú perdería área similar a Piura". Declaraciones recogidas por Silvia Rojas de **La República**, 17 de Enero de 2002.
- Bustamante Oyague, Emilia. "Cincuenta años de la Tesis de las 200 millas". En **El Peruano**, 24 de Junio de 1997, pp. B6-B7.
- Bustamante Oyague, Emilia. "El caso Onassis y las 200 Millas". En **El Peruano**.
- Bustamante Oyague, Emilia. "Protección y preservación del medio marino". En **El Peruano**, 19 de Septiembre de 1994, p. B9.
- Bustamante Oyague, Emilia. "La Convención del Mar de 1982". En **El Peruano**, 1 de Diciembre de 1993.
- Casaretto, Fernando. "Sólo falta firmar acuerdo". Declaraciones recogidas por Iván Slocovich del Diario **Ojo**, 24 de Agosto de 2002, p. 7.
- Cavani Ríos, José. "El Mito de las 200 millas". En **El Peruano**, 14 de Enero de 2002.
- Cavani Ríos, José. "Mar Peruano: ¿El mito de las 200 millas?". En **Expreso**, 10 de Diciembre del 2002, p. 30.
- De Zela, Hugo. "Frontera marítima en debate". En **El Comercio**, 15 de Septiembre de 2002, p. A38.
- De Valdivia Cano, Ramiro. "La proclamación peruana de 1947". En **El Comercio**, 23 de Agosto de 2000.
- De Valdivia Cano, Ramiro. "El Mar Peruano desde agosto de 1947". En **El Peruano**, 8 de Agosto de 2000.
- Deustua, Alejandro, Walter Ledesma y Jorge Brousset. "Perú se debe adherir a Convención del Mar". Entrevista hecha por **La República**, 21 de Septiembre de 2002, pp. 15-17.
- Díaz González, Richard. "La Pesca en alta mar". En **El Comercio**, 2 de Agosto del 2000, p. A 17.
- Díaz González, Richard. "La Declaración de 200 Millas". En **El Peruano**, 5 de Junio de 1997.

- **El Comercio**, "El Perú y la Convención sobre Derecho del Mar". En **El Comercio**, 10 de Noviembre de 1994.
- **El Comercio**, "La Convención sobre Derecho del Mar y estructura jurídica peruana". En **El Comercio**, 29 de Noviembre de 1992, p. 4.
- **El Sol**. "Aniversario de las 200 millas". En **El Sol**, 1 de Agosto de 1997.
- Ferrero Costa, Eduardo. "Convención sobre Derecho del Mar reconoce internacionalmente la tesis de las 200 millas peruanas". Declaraciones recogidas por el Diario **El Comercio**, 26 de Noviembre de 1993, p. 3.
- Gamarra, Carlos. "Perú no está ejerciendo soberanía marítima en 10 mil 200 m^2". Comentario recogido en **Gestión**, 2 de Octubre de 2002.
- García Sayán, Diego. "Medio siglo de tesis y de 200 millas de mar peruano". Declaraciones recogidas en el Diario **El Comercio**, 9 de Agosto de 1997, p. A 4.
- Gestión. "Perú y la Convención del Mar". En **Gestión**, 1 de Julio de 1997, p. 24.
- Giglio M., Gerard, "El Potencial del Mar de Grau". En **El Comercio**, 2 de Octubre de 1994.
- Gonzales Posada, Luis "Se abrió ventana en Chile". Entrevista realizada por José Jara del Diario **Ojo**, 25 de Agosto de 2002.
- Hidalgo Rojas, Carlos. "Piden al Congreso crear ley de fronteras marítimas". En **La República**, 7 de Septiembre de 2002. p. 4 3.
- Indacochea Queirolo, Alberto. "Mar de interés primordial del Perú". En **El Comercio,** 29 de Noviembre de 1995, p. A3.
- Indacochea Queirolo, Alberto. "El Perú y el océano". En **El Comercio**, 26 de Mayo de 1995.
- Machuca, Juan C.. "Chile no puede cerrar unilateralmente diálogo sobre límite marítimo". En **Liberación**, 3 de Septiembre de 2002, p. 3.
- Morelli Pando, Jorge. "Otra Oportunidad Perdida: La Convención del Derecho del Mar". En **Expreso**, 20 de Junio de 2001, p. 30.
- Wagner, Allan. "Se ha logrado mucho en demarcación marítima con Chile". Entrevista hecha por Ana Núñez Geldres, **La República**, 25 de Agosto de 2002, pp. 6-7.
- Orbegoso, Manuel Jesús. "Patria y Mar". En **Expreso**, 24 de Agosto de 2002.
- Palacios Dongo, Alfredo. "Suscripción de la Convención del Mar".
- Palacios Dongo, Alfredo. "El criterio chileno es írrito, arbitrario e inequitativo"
- Palacios Dongo, Alfredo. "Respuesta a Jaime de Althaus". En **Correo**, 30 de Agosto de 2002, p. 6.
- Pinilla Cisneros, Jimena. "Convención del Mar entra hoy en vigencia a nivel internacional". En **El Comercio**, 16 de Noviembre de 1994, pp. A12-A13.
- Rojas Belaunde, César. "No se metan en el Mar de Grau". En **Síntesis**, 12 de Agosto de 1997, p. 8.
- Roncagliolo Higueras, Nicolás. "La labor de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)". En **El Comercio**, 19 de Agosto de 1997.
- Roncagliolo Higueras, Nicolás. "Nuevo panorama internacional en los océanos". En **El Comercio**, 11 de Junio de 1996.
- Roncagliolo Higueras, Nicolás. "Zona de defensa ecológica en el Pacífico Sur". En **El Comercio**, 3 de Julio de 1996.

- Ruiz-Eldredge, Alberto. "Mar de 200 Millas: Una típica mutilación territorial". En **La República**, 8 de Septiembre de 1997.
- Ruiz-Eldredge, Alberto. "La Declaración de Santiago". En **La República**, 4 de Septiembre de 1996.
- Salmón de la Jara, Federico. "Agenda Marítima pendiente". En **El Comercio**, Lunes 16 de septiembre de 2002, p. A12.
- Santistevan de Noriega, Jorge. "Un do de pecho para la historia". En **El Comercio**, 8 de Diciembre de 2002, p. A 45.
- Solari Tudela, Luis."El Perú y la Convención del Mar". En **El Comercio**, 25 de Noviembre de 2001, p. 29.
- Viccina Aguilar, Julio. "Derecho Marítimo: materia jurídica en constante evolución". En **El Peruano**, 28 de julio de 1996, p. A11.

FUENTES ELECTRÓNICAS

- Caretas. "Los 50 años: Al celebrarse medio siglo de la adopción peruana de la tesis de las 200 millas, el tema de la Convención del Mar recobra actualidad". En http://www.caretas.com.pe/1477/50/50.htm.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). "Convención sobre el Derecho del Mar". En http://www.cpps-int.org/condemar.htm.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). "¿Por qué 200 Millas?". En http://www.cpps.org.ec/paginas/pqmillas.htm. Revisado el 17 de Julio del 2001.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). "Las Tesis Latinoamericanas". En http://www.cpps.org.ec/paginas/teslat.htm. Revisado el 17 de Julio del 2001.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). "Panorama Histórico". En http://www.cpps.org.ec/paginas/a1_3_Rehist.htm. Revisado el 17 de Julio del 2001.
- Corporación de Defensa de la Soberanía. "La pretensión peruana de delimitación marítima en Arica".
- "Espacios Marítimos de Interés Nacional". http:/ www.shoa.cl/cona/nueva/ESPACIOS.html Revisado el 24 de Enero del 2003.

  "200 Millas peruanas vs. Mar presencial chileno + Convención del Mar: Peligro en el Sur". En http://www.ollantaprensa.tripod.com.pe/ollanta01/especial01.htm.

FUENTE DOCUMENTARIA

- Comisión Permanente del Pacífico Sur. Acta final de la XXII reunión ordinaria de la Comisión Permanente: Lima, Perú, del 26 de febrero al 1 de marzo de 1996. Lima, Secretaría General, 1996, 135 p.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. Memoria del secretario general a la XXII reunión ordinaria de la Comisión Permanente: Lima, Perú, 26 de febrero al 1° de marzo de 996.Lima, Secretaría General, 1996, 108 p.
- Congreso de la República del Perú. **Diario de Debates: Informe del Señor Ministro de Relaciones Exteriores acerca de los Acuerdos tomados en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, referidos a la suscripción del Convenio, a la Explotación de los Fondos Marinos, al Dominio Marítimo de las 200 millas y al Mar Territorial.** Quinta sesión de la Comisión Permanente, 1 de Julio de 1982.
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. **Pronunciamiento a favor de que nuestro**

país se adhiera a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. 9 de Septiembre de 1994.

- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. **Pronunciamiento sobre adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982**. 7 de Julio de 2001.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Exposiciones oficiales peruanas sobre el nuevo Derecho del Mar. Lima, 1972, 235 p.

*Reflexiones sobre la Marina y el destino del país**

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

Deseo agradecer profundamente al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en la persona de su Sr. Presidente, por el alto honor que se me ha conferido, al designarme para hacer uso de la palabra en tan magna fecha, en la cual recordamos con verdadero fervor patriótico, hechos ocurridos hace larga data, así como a los actores que en ellos intervinieron, puesto que ambos constituyen parte de la historia de nuestra patria.

21 de marzo de 1958, estamos gozando de los últimos días de un verano que se bate en retirada, haciendo uso de la playa y del juego que a este mes le corresponde, los patines, winchester con ruedas de acero, época en que aún no existía la televisión, la cual recién llegaría a finales del año, las clases prontas a empezar, en lo que para mí significaría la tan ansiada despedida del colegio.

Sin embargo, este es un día muy especial, que quedará grabado en las páginas de la historia para siempre y que posiblemente enrumbará más de una vocación, es un día que generó inquietudes, que se tradujeron en preguntas, y éstas, nos llevaron a consultar todo aquello que normalmente los programas escolares no cubrían, en busca de respuestas y las respuestas para hallarlas, nos introdujeron en un mundo que desde esa época me apasiona; me refiero al mundo de la historia.

Desde hace varios días, se venía anunciando por radio, la repatriación desde Chile de las reliquias del Almirante Miguel Grau, las cuales se encontraban guardadas en el Museo de Santiago.

Las reliquias consistían en un fragmento de hueso, de la tibia, de aproxima-

---

* Discurso de Orden el 30 de septiembre del 2003, en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en la ceremonia de conmemoración del 8 de octubre de 1879.

damente seis centímetros de longitud, un escapulario -detente- en forma de corazón y otro escapulario forrado en azul, charreteras, lazo de una corona y un libro (North Atlantic); las cuales fueron entregadas a la comisión que para tal fin viajó a Chile y, que estuvo presidida por el contralmirante Florencio Teixeira Vela e integrada por el contralmirante Juan Francisco Torres Matos, los capitanes de navío Alejandro Martínez y Alberto Zapatero y seis cadetes de la Escuela Naval, entre los que se encontraba, el en ese entonces cadete de 2do. Año, Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe.

El Presidente de Chile don Carlos Ibáñez del Campo, al hacer entrega de las reliquias al embajador peruano en Chile, expresó lo siguiente: "Señor Embajador: los chilenos han rendido siempre una respetuosa veneración a las reliquias del almirante don Miguel Grau. Han visto en ellas, los vestigios de una existencia patriótica y heroica. Son huellas que trazan simbólicamente la recia figura del héroe peruano.... Os hago entrega de esas reliquias que fueron guardadas por Chile con piadoso respeto y admirada veneración".

Las reliquias arribaron al aeropuerto internacional de Limatambo, ubicado en la actual urbanización Corpac, en un avión de Transportes Aéreos Militares, la antigua TAM; de donde desembarcaron a 16:00 horas. A dicha hora se guardó un minuto de silencio en toda la república, rindiéndosele posteriormente los honores militares correspondientes por los cadetes de la Escuela Naval del Perú y por cadetes de la Escuela Militar, de la de Aeronáutica y de la de Policía. El Presidente de la República don Manuel Prado Ugarteche, acompañado por doña María Luisa Grau Cabero, hija del héroe y don Manuel Elías Bonnemaison, guardiamarina sobreviviente del combate de Angamos, encabezaban la comitiva compuesta por los presidentes de las cámaras legislativas, autoridades políticas, civiles, navales, militares, religiosas, diplomáticas; así como por delegaciones patrióticas y culturales y una gran multitud enfervorizada ante tan magno evento.

El señor presidente en una parte de su discurso manifestó: "La figura de nuestro ínclito almirante, personifica una de las glorias legítimas, que enaltecen no solo nuestros anales y los de América, sino del mundo entero. Su vida y sacrificio son paradigmas de caballerosidad y abnegación".

Posteriormente, en un vehículo de comando especialmente acondicionado, los restos fueron transportados hasta La Punta, para ser depositados en un salón del edificio Grau, de la antigua Escuela Naval.

Sin embargo, revisando la historia, encontramos que el 13 de julio de 1890 ya habían sido repatriados los restos del almirante Grau.

En efecto, siendo Presidente de la República el General Andrés Avelino Cáceres, se expide un decreto supremo que ordena la repatriación de los restos del Almirante Grau y sus heroicos compañeros, para ser depositados en un mausoleo erigido a nombre de la Nación.

Para tal fin, zarpa el 15 de junio a bordo del Crucero "Lima", presidiendo la comisión, el capitán de navío don Melitón Carvajal, quien fuera subordinado, compañero y amigo de Grau en el "Huáscar", acompañado por el capitán de fragata don Pedro Gárezon, el último jefe del "Huáscar" en Angamos.

El pueblo peruano que se sentía en deuda con sus marinos en plena guerra, al no tener cómo pagarles su sacrificio, y viendo que había una relación entre el movimiento, el brío y las sonrisas que generaba el baile de la "zamacueca" y el de los buques, la bravura de sus marinos y la sonrisa con que enfrentaban la muerte; la bautizó como "marinera" y de entre ellas nos viene a recuerdo, parte de una estrofa de una de las cautivas, compuesta después del inmortal combate, cuando el "Lima" zarpó por los restos de Grau, y dice así:

Ya salió el Crucero "Lima"
Todo cubierto de luto
Recorriendo aguas chilenas,
En busca de Miguel Grau.

Rememoremos que, en su memorando del 4 de setiembre de 1890, el teniente primero Pedro Gárezon, relata la forma como fueron encontrados los restos del almirante: "rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, solo desde la mitad de la pantorrilla al pie, la que por la situación de los dedos determiné que correspondía a la pierna derecha".

Posteriormente certifica la pertenencia de tales restos a Grau, primero por el tiempo que llevaba sirviendo con él, cinco años y lo conocía bastante y, segundo, porque en la torre del comandante solo estaban el almirante y su ayudante el teniente Ferré; y el cuerpo de este último había sido hallado completo.

Los restos fueron guardados en una caja con una cruz de madera y con la siguiente inscripción:

MIGUEL GRAU
Huáscar, 8 de octubre 1879
En paz descanse

El capitán de fragata Oscar Viel, comandante de la corbeta chilena "Chacabuco", concuñado y compadre de Grau, casado con Manuela Cabero, solicitó a su gobierno autorización para trasladar los restos de Grau al mausoleo de la familia Viel en Santiago, lo que le fue concedido, realizándose tal hecho el 26 de octubre del citado año.

El 27 de junio de 1890, se exhumaron los restos de Grau y se colocaron en una urna de ébano, adornada con una cruz de plata, la que fue depositada en un carruaje, para ser transportada en el ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Al entregar las cenizas el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Juan Mackenna, se refirió

a nuestro héroe de la siguiente manera: "Fue un soldado que hasta el fin supo cumplir religiosamente su consigna y, en los sacrificios que hizo por su patria, demostraba su amor al deber y la nobleza de su alma"; finalizando su discurso con esta frase: "Señor Ministro del Perú: Chile os entrega y se despide con dolor de estos gloriosos restos que ha sabido custodiar con cariño y con respeto". A su turno, nuestro representante diplomático en Santiago, luego de agradecer a la familia Viel la piadosa sepultura de las cenizas del Almirante Grau, manifestó lo siguiente: "Al llevar estas reliquias queridas del valeroso marino, que sucumbió heroicamente sosteniendo la honra de su bandera, al seno de su pueblo, que entusiasta y reconocido ve en Grau el símbolo del patriotismo y de la abnegación sublime en el cumplimiento del deber, mi gobierno satisface una aspiración nacional".

Una vez embarcados los restos de Grau, zarpó el crucero "Lima" el 28 de junio, escoltado por la "Esmeralda", nave chilena que conducía la comisión de su país a las ceremonias a realizarse en el Perú. En su singladura, el crucero arriba a Antofagasta el primero de julio, al día siguiente está en Mejillones, el 4 de julio arriba a Iquique, para pasar posteriormente a Arica y finalmente recalar frente a la isla San Lorenzo el 11 del mismo mes, esperando el rendez vous con el transporte "Santa Rosa" que venía del norte y fondear frente al Callao el día 13 de julio, efectuándose el desembarco a las doce del día, cuando el sol en el cenit, cruza la meridiana. Tal parecía que en esta, su última singladura, había querido despedirse de ese mar en el que mantuvo en jaque a la flota enemiga por más de seis meses, recorriendo las agitadas aguas donde había efectuado sus correrías.

Presidía el cortejo el Prefecto del Callao, seguido por una nutrida concurrencia vestida de negro, llegando a la Iglesia Matriz del Callao donde fueron depositados urnas y féretros, para el oficio de las honras fúnebres correspondientes.

De donde, al día siguiente partiría el cortejo, transportando los restos al mausoleo Castilla, en el cementerio Presbítero Maestro, para luego, en 1908, ser trasladados a la Cripta de los Héroes y, finalmente, el 7 de octubre de 1976 ser trasladados en solemne ceremonia, al Cenotafio construido en la Cripta de la Escuela Naval, en la que fue acompañado a pie, por toda la Marina a su morada final, donde, el 25 de julio del presente año, han sido depositadas su espada y condecoraciones.

A no dudarlo, esta es una situación por demás increíble, dos veces repatriados sus restos, la primera en 1890, como instando al pueblo peruano a continuar en la lucha sin desmayar, a no rendirse; la segunda en 1958, esta última, para recordar al pueblo peruano, que a pesar del tiempo transcurrido, no hay que olvidar la historia y que si bien es cierto, por mandato divino, se debe perdonar, el mandato humano, nos dice que jamás se debe olvidar. Indudablemente se trata de un ser predestinado, dos veces repatriado, nace a escasos 13 años de la jura de la independencia, en la víspera del día de la patria, y se inmola por la misma, el 8 de octubre de 1879 a escasos 58 años de aquel otro 8 de octubre de 1821, en que se crea la Armada Nacional.

El Presidente de Chile Ibáñez del Campo y el entonces cadete Fernando Grau Umlauff, en el acto de entrega de un fragmento de los restos de Grau, marzo de 1958.

Su mensaje es claro, ¡Qué no se repita la historia!, historia que no es otra cosa que la narración y exposición de hechos memorables y, que su estudio, para que tenga valor, debe ser autocrítico. Historia que es ciencia y arte a la vez, donde este último, reside en la imaginación creadora, de ese profeta del pasado, como llamara Ortega y Gasset a los historiadores, imaginación necesaria para entronizarse en el escenario correcto. Historia, cuyo conocimiento es necesario para poder a su vez crearla a través de la estrategia, donde el cordón umbilical es también la imaginación creadora, ya que la estrategia, es también ciencia y arte, y los visionarios del futuro, deben tener la capacidad de imaginarse los nuevos escenarios, donde se van a llevar a cabo los hechos.

Historia, que hay que conocer, para como dice Confucio: "no vivir en el pasado" y como conclusión, no volver a cometer los mismos errores. Sin embargo, su conocimiento, como establece la ley de Wolf, no evitará el que cometamos nuevos errores.

Como estratega, comprendo y creo, que el 8 de octubre de 1879 tuvo un antes, un durante y un después que llega hasta nuestros días, y son, estas tres etapas claramente definidas, las que me voy a permitirme tratar, en forma por demás sucinta, con la venia de tan distinguido auditorio.

Amigo, enemigo, aliado, neutral, cuatro calificativos que utilizamos indistintamente en las relaciones internacionales o entre países, ¡pero!: ¿Son reales tales calificaciones?, o están íntimamente ligadas a algo, es decir, ¿Qué es lo mandatorio para obtener determinada calificación? Decididamente, lo único que permite establecer la relación de unos con los otros son los intereses, los cuales pueden ser mutuos o antagónicos, y en función de ellos, se dará la relación entre los países, pudiendo ésta cambiar en cualquier momento, en función también de cómo varían tales intereses. Así se da el caso, que los amigos de hoy, son los enemigos de mañana o viceversa, o simplemente son observadores neutrales, en espera de lo que suceda.

Puesto y definido este marco de referencia, analizaremos ahora, cuál era la situación antes del 8 de octubre, situación latente permanentemente y que se va incubando a través del tiempo, y que como veremos también pervive a través de él.

El Virreinato del Perú al término de la conquista, era en la práctica todo el continente sudamericano, desde Panamá hasta el Estrecho de Magallanes, con exclusión de lo establecido en el tratado de San Ildefonso de 1777 y, de la gobernación de Venezuela que pertenecía al virreinato de Nueva España; este, el virreinato del Perú, se hallaba dividido en las gobernaciones de Nueva Castilla y Nueva Toledo, asignadas respectivamente a Pizarro y Almagro, dos de los socios de la conquista, y es aquí, donde empiezan todos los rencores, rencillas, envidias y deseos de lo ajeno, al sentirse los almagristas despojados de las riquezas que les correspondían en justicia. Estos vastísimos y ubérrimos territorios van modificando sus límites y designaciones a través del tiempo, consecuencia de las necesidades de descentrali-

zación administrativa para una mejor relación con la metrópoli, la cual era diecisiete veces y media más pequeña, sin considerar, al virreinato de Nueva España. A la Colonia, le sucede la época de la independencia de las repúblicas americanas, la cual debe basarse, teóricamente en dos principios: el del "Uti possidetis" y el de "la libre determinación de los pueblos". Sin embargo, vemos que en la práctica aquellos que debieron hacer respetar tales principios, ya sea por acción u omisión, fueron los primeros en violarlos o mediatizarlos, consecuencia de sus propios intereses, entre los que se contaba, en primera línea, a los propios libertadores.

Estos intereses van haciendo crecer y acumularse las tensiones entre los tres actores principales de esta especie de odisea, hasta que las condiciones se dan y estalla el conflicto, donde uno de los actores se prepara con alevosía y ventaja, pues lo ha planificado en detalle y según su apreciación, su futuro depende de los resultados de la guerra, caso contrario no tendrá futuro alguno; el segundo actor comete mil desatinos, más uno más, siempre cediendo a la voraz presión del agresor y el tercero, duerme en sus laureles, soñando con el poderío de épocas pretéritas y confiando plenamente en dicho poder, en el sentimiento americanista y en el contenido de los tratados. Estamos hablando de Chile, Bolivia y Perú respectivamente. Además de ellos, están los actores de reparto, las potencias europeas de la época y el gigante del norte, quienes están viendo evolucionar las acciones, a fin de tomar partido en momento oportuno de acuerdo con sus propios intereses.

Veamos algunos hechos que configuran estos asertos.

Desde el punto de vista geoestratégico tenemos:

- La anexión de Guayaquil a la Gran Colombia en 1821, gracias a una bien urdida estratagema de Manuelita Sáenz, amante de Bolívar, a quien aconseja en el sentido que: cuando reciba a San Martín, lo haga, dándole la bienvenida a tierras de la Gran Colombia, y la posterior cesión del archipiélago de Colón en 1826.
- La creación de la República de Bolivia, en agosto de 1825, por el Mariscal don Antonio José de Sucre en territorios que eran conocidos como el Alto Perú, y que en ese momento constituían la Audiencia de Charcas.
- La cesión del archipiélago de Chiloé en 1826 a favor de Chile; la captura de la isla de Juan Fernández durante la guerra contra la confederación Peruano-Boliviana en 1837 y, la pérdida de la isla de Pascua a favor de Chile en 1888, cuando no se contaba con la Armada necesaria para hacer respetar nuestros derechos.

Estos hechos harán imposible la reconstrucción del en su momento llamado "mare peruvianum", que en sus inicios se extendía desde Panamá al Estrecho de Magallanes y comenzará la lucha por este espacio marítimo, que con el tiempo se convertirá en el más importante del mundo, como lo es ahora.

El dominio económico.- Nos lleva a mirar a una sociedad en formación, poseedora

de un vasto e inarticulado territorio, con una gran incapacidad administrativa y un desgobierno total, gracias a los vestigios de caudillaje heredados de las guerras independentistas y que aún en pleno siglo XXI existen y no permiten nuestro despegue como nación, persistiendo la inarticulación territorial. La independencia se inicia con una grave crisis económica motivada por la falta de capitales, destrucción del agro, abandono de la minería y del comercio, la mayoría de ellas debido a la escasez de mano de obra. Es en la década de 1840, que nuestra vacilante economía encuentra un seguro y buen rumbo con el descubrimiento del guano, el abono natural de la revolución verde, lo cual cambió el Perú, pudiendo reinsertarse nuevamente en la economía mundial. Cálculos certeros de la fecha estimaban las reservas del preciado fertilizante, en cuarenta millones de toneladas. La ventaja comparativa estaba en la pureza y calidad de nuestro guano, que era superior al procedente de las islas de África, de Oceanía, la Patagonia o Centroamérica, este último rico en fosfatos, mientras el nuestro lo era en nitrógeno, elemento que lo hacía más eficaz e idóneo como fertilizante para mejorar la producción de los cultivos. Se estima que de las reservas calculadas se extrajeron alrededor de diez millones de toneladas, las cuales representaron unos cien millones de libras esterlinas, de las cuales al Perú le corresponderían sesenta, lo que equivalía a 300 millones de pesos, cantidad fabulosa para la época, que generó una fiesta que culminó en una "orgía económica" según frase de Francisco García Calderón, lo que nos llevó nuevamente a la más grande inopia.

El análisis estratégico.- Nos lleva a confrontar dos doctrinas geopolíticas coexistentes en el tiempo, una de ellas la del Mariscal Ramón Castilla y Marquesado, quien establece: "Si Chile compra un barco, el Perú debe comprar dos", la cual establecía meridianamente la posición marítima y naval que debía asumir el país, para mantener la independencia de su comercio y, proteger sus líneas de comunicaciones marítimas. De otro lado está la proclamada por Diego Portales, que conocía profundamente el Perú, por haber pasado gran parte de su vida residiendo en él: "Debemos dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre". Decididamente los gobiernos que sucedieron a Castilla, sin excepción, hicieron caso omiso de esta máxima, lo que nos llevó al desastre de 1879 y puede llevarnos nuevamente a otro similar o peor, dadas las corrientes predominantes en el mundo actual si no cambiamos de rumbo. Chile en cambio, ha hecho la doctrina de Portales, exhibiendo como su mejor logro los resultados de la guerra del 79. De otro lado estaba el interés de las potencias europeas, principalmente Alemania e Inglaterra por hacerse de las salitreras, de donde se extraían los nitratos para fabricar la pólvora sin humo, expresión por excelencia del poder entre las naciones en la época a que hacemos referencia.

Cabe señalar dentro del análisis estratégico, lo que le manifiesta Grau a su compadre don Carlos M. Elías, en carta fechada en Arica el 20 de setiembre, donde además de explicarle el porqué de su renuncia al grado de contralmirante y permanecer como comandante del "Huáscar", le confiesa que lo más importante es

lo siguiente: "Prado en su vanidad cree saber ya más de la marina que cualquiera de nuestros jefes, y da órdenes y discute asuntos profesionales con un aplomo asombroso. Aparte del sistema que tiene ya arraigado, de entenderse con los inferiores sin consultar con los superiores, dando esto lugar a ponerlos en ridículo". Considero que al respecto huelgan los comentarios, puesto que el contenido es sumamente claro, lo preocupante es que estas malas prácticas a pesar del tiempo transcurrido, no han sido totalmente desterradas, sino que continúan y se agravan, cuando la miopía de los continentalistas, en su afán de dominio y poder, no entienden la importancia y preponderancia del mar sobre el medio terrestre y que los intereses del Estado están por encima de cualquier otro.

El dominio político.- Estrechamente ligado al diplomático, siguió un camino errático, consecuencia de la lucha intestina por el poder, donde estaban priorizados los intereses particulares sobre los del Estado, mal endémico que aún subsiste. Las consecuencias de esa parte de la historia no analizada a profundidad, relacionada con la Confederación Perú-Boliviana, donde se da el secuestro de la escuadra peruana, en un acto de piratería sin precedentes. El conflicto con España en 1866, que lleva a la firma del tratado defensivo de la cuádruple alianza entre: Ecuador, Bolivia, Chile y Perú; donde los dos primeros, no tenían nada que aportar a la escuadra aliada y el tercero era casi inexistente, poniendo la mayoría de los buques el Perú, dejando sus costas desguarnecidas para ir a combatir en Abtao contra la escuadra española, y donde gracias a una mala maniobra del práctico chileno, un teniente de su armada, se perdió la fragata "Amazonas" de 33 cañones. La adquisición por Chile, de dos blindados en Inglaterra en pleno conflicto contra España, con aviesas y manifiestas intenciones. Las marchas y contramarchas de Balta para la adquisición de dos blindados en Europa. La desatinada decisión de Prado de contratar un marino de los EE.UU. el Comodoro Tucker, para que comande la escuadra y proceda a Filipinas a contribuir con su independencia de España. El cambio de la estrategia de disuasión por la de desarme unilateral preconizada por Pardo y sus dos acorazados Argentina y Bolivia. La firma del tratado secreto defensivo con Bolivia, que era vox populi. El desmantelamiento de la escuadra peruana. El no escuchar la memoria del capitán de navío Grau en 1878, a la sazón Comandante General de Marina, donde se ponía de manifiesto la situación de los buques, la falta de entrenamiento de las dotaciones, la falta de municiones aceradas perforantes, y de todos aquellos elementos estrictamente indispensables, para poder hacer frente, con un mínimo de posibilidad, al enemigo, cuyas intenciones se percibían con entera claridad. Nada de esto se escuchó o se quiso oír, desembocándose como colofón en el desastre de 1879.

Finalmente la prensa, la cual, contagiada por la falsa situación que se vivía y desconocedora a cabalidad del estado de la escuadra, impulsaba las falsas expectativas y azuzaba los ánimos, donde el afán belicista, se dejaba sentir, reclamando castigo para el osado ofensor.

Es en estas condiciones que llegamos al 5 de abril de 1879, a la declaración

formal de una guerra largo tiempo preparada por el aleve agresor, el cual no vacila en dejar inerme a su puerto y población, Valparaíso, ante el agresor hispano, para presentarse como víctima defensora de los más altos intereses americanistas, y lograr merced a ello sus objetivos de largo plazo.

El 21 de mayo, se da el primer combate entre naves de ambas escuadras: Iquique. El "Huáscar" embiste con el espolón en dos oportunidades a la "Esmeralda", mandándola a pique; mientras la fragata blindada "Independencia" persigue a la "Covadonga", la cual va navegando pegada a costa aprovechando su menor calado y, tratando de evitar el combate a como dé lugar, hasta que ve con asombro, cómo la fragata encalla en una roca sumergida, no registrada, y; regresa para ametrallar impunemente a los náufragos, mientras que Grau, arriaba sus lanchas para salvar a los de la "Esmeralda".

Si bien es cierto que el calor del combate exigía abatir al enemigo y que la falta de entrenamiento hacía fallar los tiros de la "Independencia", lo que hacía necesario embestir con el espolón a la "Covadonga" para evitar que huyera, también lo es, que el comandante de la "Independencia" sabía que tenía en sus manos el mejor buque de la escuadra, que el resultado del combate era una cuestión de tiempo por su mayor andar y, que debía evitar a toda costa el poner en peligro innecesario su nave. El Perú, en este primer combate, perdió lamentablemente el 50 % de su poderío bélico. Después de Iquique, todo era cuestión de tiempo.

Llegamos así, inexorablemente al 8 de octubre de 1879, Punta Angamos. No hay posibilidades de evasión, las dos divisiones chilenas han aparecido en una maniobra al azar de pinzas. El andar del "Huáscar" no le permitirá alejarse de sus enemigos, se apresta éste para el combate, pero antes le ordena a la "Unión" retirarse, hay que salvar la corbeta del desastre, a fin de que continúe hostigando al enemigo. Posteriormente, será junto con los otros buques menores, la única presencia del Perú en el mar. Triste final para un país eminentemente marítimo que no supo mantener su hegemonía y, que en Angamos la perdió para siempre, hasta la década del 1980, en que por un breve lapso pasamos a ser la primera potencia naval del Pacífico sudoriental, lo que debemos recobrar independiente del costo, pues en ello nos va la vida misma como nación.

El combate es inevitable, violento y breve, se afirma el pabellón nacional y se abre fuego sobre el "Cochrane", pero una granada de este último impacta en la torre de mando matando al almirante y a su ayudante el teniente Ferré. Los oficiales se suceden en el mando del monitor uno a uno; la driza del pabellón es cortada por el disparo de fusilería una y otra vez y una vez más es nuevamente izada; el "Huáscar" ¡no se rinde!; finalmente terminadas las municiones, inutilizadas las máquinas, diezmada la tripulación; el teniente primero Pedro Gárezon da la orden de abrir las válvulas, con entre 3 ó 4 pies de agua el bravo monitor es abordado y, a punta de pistola se obliga a los maquinistas ingleses a cerrar las válvulas; el gallardo monitor se ha convertido en un féretro de acero, donde reposan sus tripulantes, muertos, heridos y prisioneros. Hemos perdido el mar, ahora la invasión es cuestión de tiempo. Mientras estuvo el "Huáscar" en el mar y Grau en su puente, ningún bárbaro

pudo hollar territorio peruano.

El historiador venezolano Jacinto López la denominó acertadamente como: "La guerra del guano y el salitre" cita: "Angamos, se suponía el gran campo de gloria de la escuadra chilena, el sitio histórico de la batalla decisiva de la guerra naval en la guerra del Pacífico, la tumba del temible y legendario "Huáscar", sin embargo, la escuadra chilena sufrió un fracaso y una humillación".

Adicionalmente, por esclarecedora y premonitoria, es pertinente transcribir la opinión del historiador italiano Tomás Caivano, contenida en su obra: "Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia", quien afirma: "Si los gobernantes del Perú hubiesen cometido un solo error menos, sí hubiesen sabido emplear en la guerra nada más que las dos terceras partes de las fuerzas de su país, el Perú habría indudablemente obtenido la victoria; y no podemos dispensarnos de repetir una verdad que indicamos en otra ocasión: no fue Chile quien venció al Perú; el Perú cayó por si mismo a los pies de un enemigo ansioso de sus despojos. ¡Qué gran mensaje a través del tiempo para los gobernantes y políticos de la época presente!

Transcribiré a continuación dos párrafos del diario romano Il Bersaglieri del 1° de julio de 1882.

"Pero, si es verdad que sus triunfos le han traído muchas riquezas, le han quitado toda la buena opinión que de él se podía tener antes de este primer ensayo: sus marinos, que dieron siempre prueba de suma impericia e ineptitud, no debieron sus triunfos más que a la extrema escasez de las fuerzas enemigas; y sus ejércitos, que salieron vencedores únicamente porque no tuvieron nunca un verdadero enemigo que combatir, se condujeron siempre de la manera más detestable con las poblaciones indefensas, que tuvieron la desgracia de caer en su poder". Más adelante expresa: "El Perú, desgraciado siempre, abandonado por su aliada, la Bolivia, y no ayudado jamás por nadie, cayó después de dos años de lucha, despedazado y abatido a los pies de su afortunado y prepotente enemigo. Pero es un país que encierra grandes recursos, y puede alzarse de nuevo. Su verdadero enemigo está en su propio seno, en sus perpetuas discordias intestinas: y este fue el verdadero autor de sus derrotas, y por consecuencia, de las victorias de los chilenos: que se libre de este enemigo interior, y no tardarán en despuntar para él días mejores".

Considero que las opiniones transcritas de estos dos historiadores, venezolano e italiano, no dejan lugar a ningún comentario, por la claridad de sus sentencias y por la necesidad perentoria de ponerlas en práctica, hoy más que nunca, si queremos que siga existiendo el Perú.

Considero también pertinente dedicar algunos comentarios acerca de Grau, hombre sobre el cual se ha escrito mucho y considero, se va a continuar haciéndolo conforme se vaya develando mayor información acerca, tanto de él como de su entorno, en los diferentes escenarios que le tocó vivir, y es importante resaltar tal entorno, pues en él

están inmersos todos aquellos marinos que con total desprendimiento ofrendaron sus vidas por el Perú, y ellos son también la patria, el Perú, y comparten el mismo altar de la gloria junto al hombre que se constituyó en el símbolo de la nación, el símbolo de una época aciaga, donde los mejores debieron ofrendar sus vidas, para lavar los errores de una generación política que nos llevó al caos, lo cual puede volver a repetirse cuando el líder se encuentra obnubilado por sus intereses.

Sobre él, Grau, han escrito las mejores plumas, de todos los confines de América, por lo que es muy difícil, por no decir casi imposible, el seleccionar a algunos de ellos, sin embargo, estoy conminado a ello por la situación, por el momento, para lo cual trataré de ser objetivo en cuanto a la época y al momento. Para tal efecto he seleccionado a cuatro personalidades, de las cuales he extraído pequeñas partes de sus composiciones, las que tienen un claro mensaje sobre la personalidad del héroe.

El primero de ellos es el argentino Aristóbulo del Valle, quien en su panegírico: "En honor del Almirante peruano Miguel Grau", en una de sus estrofas dice: "Hijo sin madre, no gozó en su infancia las dulzuras divinas del más puro de los amores; la mano de su padre, afectuosa pero ruda, era la única que acariciaba sus mejillas cuando cerraba los ojos en triste soledad...". Tiene la virtud el vate argentino de traslucir el inmenso valor de las virtudes de este hombre excepcional que era Grau, ya que se hizo solo, careciendo de lo más querido del ser humano, el amor de madre. El segundo, es el del poeta peruano Juan Ríos, quien en una de las estrofas de su "Canto a Grau" dice:

Fue marino porque así lo quiso el mar,
Su palabra era firme como una lanza,
Clara y directa como una espada;
Hacía siempre lo que había que hacer,
Cumplía órdenes a fuer de gran señor sin discutirlas nunca;
Respetaba al enemigo, admiraba el valor en cualquier parte,
Recogía a los náufragos, saludaba a los vencidos,
Se conmovía de puro hombre por los otros,
Era severo y dulce con los suyos,
Iba a la guerra como a un baile con la muerte.

El tercero a nombrar es Theodore Roosevelt, el popular Teddy, presidente de los EE. UU, discípulo de Mahan en el Naval War College de Newport y, creador de la potencia naval que es los Estados Unidos hoy día, por haber comprendido la importancia del mar en el poder de las naciones, quien se expresó así: "El "Huáscar" es el más famoso y recordado buque sobre el cual se hayan ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo"; agregando a ello el Dr. Geraldo Arosemena Garland: " Y es que el Huáscar era Grau".

Finalmente quiero citar a quien criticó acerbamente las concepciones estéticas y económicas de su tiempo, quien sin embargo, tuvo que rendirse ante la grandeza

de Grau, expresando en una parte de su ensayo "Grau", lo siguiente: "Tan inmaculado en la vida privada como en la pública, tan honrado en el salón de la casa como en el camarote del buque, formaba contraste con nuestros políticos y nuestros guerreros, existía como un verdadero anacronismo".

Viene a colación una oportunidad en que agobiado por los elogios, a los cuales no era afecto, Grau expresara: "Yo no soy sino un pobre marino que trata de servir a su patria", lo que en esencia estaba desde antaño definido por Pedro Calderón de la Barca, dramaturgo español que perteneciera al Siglo de Oro de las letras hispanas, quien sentencia: "La milicia no es más que una religión de hombres honrados... y para mí, el que es valiente es todo lo demás, puesto que el ánimo es don del alma, y la agilidad del cuerpo". La moraleja se cae de madura, nadie que abrace la carrera de las armas se hará rico por ella, la única manera es por herencia familiar o porque, al retirarse del servicio activo se dedicó, a otras actividades más lucrativas.

El término de la guerra con Chile deja al Perú: vencido, invadido, saqueado, expoliado, violado, desmembrado, arruinado, hundido en la más profunda desolación, perdidas a perpetuidad 210 millas marinas de su litoral sur, y conminado al pago de la más grande reparación de guerra que haya pagado nación alguna en la historia contemporánea. Sumido en una postración tal, que respondiera a los deseos del chileno Santa María, quien se había propuesto arruinar de tal manera al Perú que en los próximos cien años no pudiera levantarse, y ¡vaya que si lo logró!

Sin embargo el Perú, como dijera Basadre, es más grande que sus problemas, a pesar que no puede sacudirse el mayor de ellos, aquel que fuera diagnosticado con toda claridad en una nota del diario romano Il Bersaglieri: "Su verdadero enemigo está en su propio seno, en sus perpetuas discordias intestinas, otro será su destino cuando se libre de ellas".

Durante el tiempo transcurrido luego de la gesta de independencia, desde 1821 a la fecha, el Perú por diferentes causas, no necesariamente relacionadas con la guerra, ha perdido una extensión territorial, equivalente aproximadamente al 75 % de su extensión actual, con las ingentes riquezas que dichos territorios encerraban y que hoy hacen la felicidad de otras sociedades.

Hemos analizado brevemente lo acaecido antes y durante el 8 de octubre de 1879. Ahora vamos a tratar de plantear en su real magnitud la situación actual y establecer dentro de esa realidad algún paralelismo, si lo hubiera, para lo cual emplearemos esquema similar al utilizado para determinar la situación de pre-guerra, y por creerlo oportuno dejaremos el dominio político para ser tratado al final del mismo.

8 de octubre del 2003, estamos a 182 años de la creación de la Armada Peruana y también por feliz coincidencia, a 124 del inmortal combate de Angamos, y todo este tránsito a través del tiempo y el espacio, nos deja un sabor agridulce, de ocasiones perdidas, de frases para la galería y de acciones poco o nada efectivas, donde el

gobernante de turno no ha podido cumplir con el objetivo para el cual fue elegido; proporcionar el bienestar general a su pueblo dentro del marco de desarrollo necesario para lograrlo, garantizando a su vez, la seguridad que tal desarrollo demanda.

Desde el punto de vista geoestratégico.- El Perú mantiene a pesar de las pérdidas de litoral tanto por el norte, cuanto por el sur, una posición de privilegio, dentro del esquema de la denominada era del Pacífico, donde por longitud de costa y situación geográfica, dos de los países que dan frente al Pacífico en el cuadrante sudoriental, están llamados a disputarse la hegemonía del mismo. Me refiero a Perú y Chile, donde el segundo de ellos, ha mucho que ha comprendido el planteamiento de tal lucha y, siguiendo el contenido de la doctrina Portales, trabaja desde la finalización de la guerra del 79 para tal fin, habiéndolo logrado en casi todo ese lapso, con excepción de la década del 80, única vez en esta parte de la historia, en que el Perú lo superó con creces, sin embargo, gracias a los gobiernos que empiezan en ese mismo año de 1980, en el Perú, cada vez se recortaban más los recursos de por sí escasos, para el mantenimiento, operación e instrucción de cada uno de los institutos.

El Pacífico con sus 166 millones de kilómetros cuadrados, constituye la mayor despensa de la humanidad, baña con sus aguas tres continentes, están asentadas en él cuatro de las seis grandes potencias del mundo, alberga el mayor comercio mundial, las poblaciones asentadas a su vera son del orden del 60 % de la población mundial, encierra cuatro de las mayores religiones del mundo, hablándose a su vez los tres idiomas más difundidos. El Pacífico es pues el futuro y está a nuestras puertas, pero debemos ser fuertes y poderosos en el mar para usufructuarlo, sobre todo, porque privilegiadamente, tenemos el mar más rico del planeta.

El dominio económico.- Decididamente, el Perú es un país privilegiado dentro del contexto mundial, pues a la desaparición de una riqueza, viene otra a reemplazarla en un proceso continuo. Sin embargo este privilegio nunca ha podido ser gozado en amplitud por su sociedad, debido fundamentalmente a los vaivenes políticos y a los intereses de los mismos, que no responden a los grandes intereses nacionales. Así en la actualidad tenemos la riqueza pesquera, privilegiada por ser uno de los mares más ricos del mundo, al cual debe añadirse todo el potencial acuícola que existe en los ríos y lagos de la Amazonía y en el lago Titicaca. Adicionalmente, somos poseedores de ingente riqueza minera, la que está empezando a dar sus frutos, a todo esto hay que añadir la capacidad agrícola del país, la cual bien dirigida y administrada puede satisfacer en extenso los requerimientos alimentarios de nuestro país, quedando un remanente para exportar. No podemos dejar de mencionar el potencial energético existente, lo que nos haría más que autosuficientes. Finalmente debemos mencionar que somos poseedores conjuntamente con nuestro vecino y ojalá aliado y socio estratégico, de la mayor reserva de agua dulce existente en el planeta, la cual en algún momento del futuro no lejano, puede ser la causa de una

conflagración de orden mundial.

En el campo estratégico.- El reordenamiento mundial se viene debatiendo en los últimos años dentro de dos grandes corrientes que se superponen indistintamente. Me refiero a la corriente secesionista y a la integracionista, cada una de ellas con sus propias reglas y condicionamientos, dependiendo ello de la forma como se interrelacionan en el tiempo, los parámetros: históricos, geográficos, étnicos y de lenguaje; y hacia donde tienden o los llevan dichos parámetros y su visión de futuro.

En el continente sudamericano se está dando el proceso de la integración a fin de llegar a ser un grupo continental asímil de la Comunidad Europea, para lo cual, cada país independiente tratará de llegar en las mejores condiciones, que le permita negociar de la mejor manera su participación. A la fecha el paso más firme y decidido al respecto lo está dando la República Federativa del Brasil, y su primer paso-objetivo, está dado en forma de lograr a la brevedad posible una salida al Pacífico. La vía natural, porque lo impone la propia naturaleza, es a través del Perú, quien además es el único en esta parte del Pacífico que cuenta con las bahías apropiadas para ello. Sin embargo, esta posición de privilegio no explotada adecuadamente, está dando paso a que Chile, en forma más agresiva, pretenda llenar ese vacío de la necesidad brasilera. No acelerar nuestra participación con Brasil, sería suicida para el Perú pensando en el futuro, ya que de darse esta vía por demás natural, la entrada de Bolivia sería cuestión de tiempo, consolidándose como consecuencia, el núcleo geopolítico sudamericano y tarde o temprano verse compelidos el resto de países, por fuerzas centrípetas, a formar parte del estado continente, con todas las ventajas que ello conlleva. Lógicamente, todo este proceso alterará las relaciones de poder dentro y fuera del continente con los otros estados.

El otro punto a considerar es el relacionado con la teoría chilena del mar presencial y la océano política, con la cual el estado chileno pretende, saliéndose de lo establecido por la Convención del Mar, establecer cierto tipo de derechos y soberanías más allá de las 200 millas marítimas y, utiliza el concepto inexistente de la océano política, como excusa para tener un crecimiento talasocrático de su poder naval. En este proceso y aunque parezca no relacionado, ya se han dado algunos pasos, como la osadía de un capitán de navío de la Armada chilena, quien ha pretendido pontificar acerca de qué países deben tener marinas de aguas azules, verdes y marrones, exponiendo sus razones, pretendiendo además que Chile sea el gendarme por delegación de los EE UU de NA en este hemisferio, para lo cual, el país del norte, deberá proveerlo de los medios suficientes y necesarios para el cumplimiento de tal misión. En paralelo a lo ya mencionado, se viene realizando una invasión económica, la cual no tiene corresponsalía y, que cuando se pretende penetrar su economía ésta es defendida sin ambages por el estado, a fin de evitar cualquier tipo de competencia. Luego viene el problema del agua dulce, donde pretenden tener algún tipo de injerencia en las aguas del río Amazonas, dado su problema álgido de sed del norte chileno y las escasas fuentes a las que puede acceder. Para ser consecuentes con su actuación histórica, así como, en el 79 fue el salitre, ahora

es el gas de Tarija y Camisea y el agua para su norte sediento.

Finalmente, está en el tapete la determinación de su estrategia nacional, la cual está definida como una estrategia de disuasión, lo que implica un mayor gasto para cumplir con el cometido: "disuadir", y superpuesta a ella, una estrategia "preentiva", que consiste en tomar un espacio que puede ser una tierra de nadie o pertenecer por lógica a un vecino, pero que este último ni la usa, ni define, ni defiende y hace valer sus derechos, entonces el otro la comienza a usar y si se la reclaman deberán disputársela, este concepto es el que está latente en relación con la no definición a la fecha, de la frontera marítima.

El rol de la prensa.- Libertad de prensa y libertad de expresión, vienen a ser las banderas que se esgrimen con el objeto de lograr el no ser tocados y convertirse o en el cuarto poder del estado, o un poder extraterritorial, más allá del estado en el cual ejercen su función. Lo que está sobre el tapete es a quién o quiénes pertenecen estas dos libertades tan preciadas y defendidas por la Constitución. Lo lógico es pensar que tales libertades pertenecen a cada uno de los integrantes de la sociedad, con independencia de color, credo o ideología, pero, ¿cómo expresarse?, si las grandes cadenas de comunicaciones masivas, o no lo permiten o lo mediatizan, pero de ninguna manera van a ceder un centímetro de su poder, pues al fin y al cabo lo que buscan los propietarios de medios, independientemente de cualquier cosa, es su parcela de poder y el logro de sus intereses, poder que ninguna organización o persona desea ceder.

El dominio político.- Se encuentra gobernado por el Contrato Social, establecido entre la sociedad y el ente que por delegación, se hace cargo de la dirección y administración del país, con el claro compromiso de proveer a la sociedad el bienestar general, razón de ser de esta relación. La sociedad es una e indivisible, que no puede ser manejada antojadizamente, sino en base al Contrato Social, el que es ejecutado por el hombre de la Toga, a su vez el hombre de la Espada es el garante de la sociedad, que solo está subordinado al Contrato Social, el cual en su momento fue creado por la propia sociedad para su defensa y protección, razón por la cual existe desde época inmemorial; finalmente, el hombre de la Cruz es el fiel de la balanza entre los otros dos hombres, constituyendo la reserva moral y ética de la sociedad y la nación.

Vemos pues claramente delimitadas las funciones de cada una de las partes componentes de la sociedad, donde cada uno de los actores debe cumplir aquello que le corresponde. De ellas, el poder político está obligado a velar por la entrega a cada miembro de la sociedad, de la parte alícuota de bienestar que le corresponde, así como de proveer, sin escatimar, los medios que necesite la Fuerza Armada, para cumplir a cabalidad con su cometido, cual es proporcionar la paz y seguridad necesarias que permitan el desarrollo de la sociedad a plenitud.

Ahora bien, la guerra es, según Clausewitz la "Continuación de la política por otros medios", y no puede ser de otra manera, pues quienes inician la guerra son los

políticos, quienes hacen la guerra son los políticos y quienes culminan la guerra y firman la paz son los políticos. Llegamos así pues a la conclusión, de que la guerra cualquiera que sea su clase, externa o interna es política, más aún, cuando se trata de guerras revolucionarias que lo único que pretenden es subvertir el orden interno para la obtención del poder, sin embargo, para ellos no existe ningún Contrato Social.

Esto nos lleva a la situación planteada con relación a la reestructuración de la Fuerza Armada, donde se parte de un desconocimiento total para ello, puesto que, la Fuerza Armada de cualquier país, ni se reestructura, ni se le aplica ningún "re", ya que ella solo se "ADECUA" permanentemente en función al avance tecnológico y a las posibles amenazas, pero esto que es la esencia, no es importante, lo importante es el efecto para las tribunas y para los áulicos, por tanto hay que llevarla a cabo, así el gobernante de turno no cumpla con su parte del compromiso contenido en el Contrato Social. Total, si necesitamos de ella, la volvemos a llamar y responderá a las necesidades, pues ellos si cumplen con su parte del Contrato Social, nunca defraudarán a su sociedad.

De otro lado, se ha dado el informe de la "Comisión de la Verdad y la Reconciliación", donde los integrantes de la misma, que no son ni lo más selecto, ni lo más representativo de la sociedad, han puesto en el mismo nivel a los flagrantes violadores de las normas de convivencia civilizada, con aquellos que fueron enviados para restaurar el orden y proveer a la sociedad la paz por la que tanto clamaba. Para lograr sus propósitos la referida comisión ha hecho cera y pabilo de la realidad y ha convertido en un coro de ángeles que clamaban por derechos ancestrales no atendidos a los terroristas, sin importar el daño personal y material infligido a la sociedad y a la nación; y a las fuerzas del orden las trata como la hez humana, como si se tratase de los destructores de la sociedad y del país. La pregunta que uno se plantea inmediatamente es ¿dónde se encontraban esos críticos, cuando los grupos terroristas arrasaban el país?, ¿por qué no levantaron sus airadas voces clamando por justicia?, éstas y otras tantas que podrían hacerse quedarán sin respuesta, o la respuesta será algo que no ha sido preguntado, porque la falta de hombría de que hacen gala, no tiene razones con que argumentar, y en última instancia las razones carecen de valor, pues lo único que interesa es la destrucción de aquellos, que nunca condicionarán su actuación a intereses personales o subalternos y que no podrán ser dominados por ellos.

De lo que sí puede estar segura la sociedad peruana, es que esa Fuerza Armada, que ahora, tanto los cívicos, como los izquierdistas disfrazados de justos, tratan de denostar y minimizar, fue la que en su momento puso el pecho a las balas asesinas y defendió y preservó el sistema de gobierno libremente elegido por la sociedad peruana. Los verdaderos defensores de la Democracia no son otros que los integrantes de la Fuerza Armada, es necesario decirlo y que el pueblo peruano tome conciencia de ello, la democracia no se defiende vociferando en calles y plazas, se defiende derrotando a aquellos que pretenden destruirla en el campo de batalla.

8 de octubre, conmemoramos hoy un aniversario más de la fundación de la Armada Peruana y un año más de la inmolación de Grau y su corte de héroes por

defender la dignidad y la heredad nacional.

Gran Almirante Grau, puedes estar seguro en el altar de la gloria, que los dignos herederos de tus virtudes y de las virtudes de aquellos que en ese momento crítico de la patria te acompañaron haciendo Perú, estaremos siempre dispuestos a defender la patria que heredamos y a proteger a la sociedad que nos entregaste en custodia, listos a lucir en el pecho, caso sea necesario, un botón de roja sangre, como máxima condecoración por defender al Perú y a su sociedad.

políticos, quienes hacen la guerra con [illegible] y el desarrollo digno del país.

Como Almirante Cómo, nuestra estar seguros en el altar de la gloria, que los firmes la paz con los políticos. [illegible] de que la guerra [illegible] de un [illegible] de aquellos que en ese momento [illegible] de la Patria de [illegible] Para [illegible] a la sociedad que nos [illegible] en [illegible] que [illegible] la Fuerza Armada, [illegible] Fuerzas Armadas de cualquier país, si se [illegible] ninguna "re", ya que ella solo se "ADECUA" permanentemente [illegible] y a las posibles amenazas, pero esto que es la esencia, [illegible], lo importante es el efecto para las víctimas y para los [illegible] llevarla a cabo, así el soberanísimo de turno no cumpla con su parte del [illegible] contenido en el Contrato Social. Tras, si necesitamos de ella, la [illegible] "responderá a las necesidades, pues ellos si cumplen con su parte del Contrato Social, nunca defraudarán a su sociedad.

De otro lado, se ha dado el slogan de la "Convención de Nación y la Reconciliación", donde los integrantes de la misma, que no son ni lo más selecto ni lo más representativo de la sociedad, han pasado en el mismo nivel a los flagrantes violadores de las normas de convivencia civilizada, con aquellos que fueron enviados para mantener el orden y proveer a la sociedad la paz por la que tanto claman. Para lograr sus propósitos la referida comisión ha hecho uso y abuso de la realidad y ha convertido en unos seres de ángeles que eluden por decretos, [illegible] no atendidos a los terroristas, sino lo peor: el daño personal y colectivo hecho a la sociedad y a la nación; y a las fuerzas del orden las trata como la [illegible] de los destructores de la sociedad y del país. La pregunta que uno se efectúa inmediatamente es ¿dónde se encontraban estos críticos, cuando la guerra [illegible] el país?, ¿por qué se le quitan a sus mandas voces clamando por [illegible], [illegible] que pudieran hacerse quedaron sin respuesta, o la respuesta [illegible] porque la falta de [illegible] que hacer [illegible] y en última instancia las [illegible] carecen de valor, pues lo único que [illegible] es la [illegible] de aquellos que nunca o [illegible] su acción a [illegible] y que no podrán ser [illegible] por ellos.

De lo que sí puede estar seguro la sociedad peruana, es que esta Fuerza Armada, que ahora, junto con los [illegible] de pasado, [illegible] de demostrar y [illegible], fue la que, en su momento, puso el pecho a las balas asesinas y defendió y preservó el sistema de gobierno democrático elegido por la sociedad peruana. Los verdaderos defensores de la Democracia no son aquellos que [illegible] la Fuerza Armada, es necesario decirlo y que el pueblo peruano tome conciencia de ello, la democracia no se defiende vociferando en calles y plazas, se defiende derrotando a aquellos que pretenden destruirla en el campo de batalla.

6 de octubre, conmemoramos hoy un aniversario más de la fundación de la Armada Peruana y un año más de la incorporación de Grau y su corte de héroes por

*El Perú y la Convención del Mar**

EMBAJADOR GONZALO FERNÁNDEZ PUYÓ

En un mundo cambiante y frente a un Derecho Internacional que va adaptándose a las nuevas exigencias de aquel, surge el Decreto Supremo N° 781, del 1° de agosto de 1947, de la autoría del Canciller Enrique García Sayán, quien lo refrenda al aprobarlo y, al firmarlo el Presidente Bustamante y Rivero, sentencia que con el Derecho del Mar surgen "los principios de un derecho nuevo en aquellos capítulos cuyas prescripciones notoriamente erróneas o deficientes llegan a mostrarse caducas e inservibles" agregando que "habían sido sobrepasadas por el empuje de la realidad social y humana"[1].

Evidentemente, esa disposición revoluciona el concepto del Derecho del Mar para fijarlo en aspectos sustanciales para la supervivencia de los pueblos con la defensa de la riqueza de los productos vivos y no vivos que la naturaleza puso a los pies de ellos y que el mar encierra. No es que se echara al olvido el viejo concepto de la seguridad militar. No, la seguridad de la Nación radica en su Poder Soberano que se afianza en la Constitución del Estado. El caso que tratamos, se extiende -con mucha preocupación y responsabilidad- a la supervivencia humana, y a la defensa de nuestros recursos.

Tanto es así que el doctor Bustamante y Rivero reconoció que ya se advertía "una evolución doctrinaria que en la práctica golpeaba exigentemente a sus puertas con el severo eslabonazo de los requerimientos de sus pueblos, amagados por la angustia de la explosión demográfica, de la pobreza y del subdesarrollo". Estas sentencias del entonces Presidente del Perú no solo extendieron la partida de nacimiento en Lima, al Nuevo Derecho del Mar en ese Decreto Supremo que contenía la misma filosofía del

---

* Embajador en el Servicio Diplomático de la República. Presidente de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional. Miembro del Grupo Nacional de la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

que en junio de ese año había firmado en Chile el Presidente Gabriel González Videla, sino que marcó a los dos países, en 1947, como los pioneros de una nueva doctrina marítima, a la que se sumaría Ecuador en 1952 en el marco de la célebre Declaración de Santiago y la creación de la Comisión Permanente del Pacífico Sur -CPPS- y después Colombia al incorporarse en 1979 a este importante mecanismo regional marítimo del Pacífico Sur. Dicha tesis al cabo de 35 años fue acogida finalmente por el mundo surgiendo como su confirmación en el seno de las Naciones Unidas, en 1982, en la Conferencia de Montego Bay.

Y es cierto que en 1947 ya el viejo Derecho del Mar contenía prescripciones "caducas e inservibles" y por eso se produce esta revolución doctrinaria, ya no orientando su mirada únicamente hacia la guerra para defenderse de ella, sino que la dirige hacia la realidad del momento internacional para declararla contra el hambre y la miseria de los pueblos. Esa primera y providencial inquietud había comenzado a germinar.

En efecto, como manifestara el doctor Fabián Novak, Director del Instituto de Estudios Internacionales-IDEI- de la Pontificia Universidad Católica del Perú en el Seminario "El Perú y la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982" que se realizó durante los días 19 y 20 de setiembre del año 2001, el Derecho del Mar, como dijéramos anteriormente, vino denotando una evolución marcada, a través de los siglos.

Decía que, del siglo II hasta el XV, edades Antigua y Media, se consideraba al mar como una zona "cerrada" pero siendo "res nullius" podía prolongarse ilimitadamente. La segunda etapa se caracteriza por el criterio relativo a que el mar es libre, que es el periodo ya del "res communis", entre los siglos XVI y XVII. En la tercera ya surge la división del mar, o sea que modificando los conceptos de que el mar no pertenecía a ningún Estado o ya que pertenecía en conjunto a todos, se evoluciona hacia un sistema de límites o mejor dicho de zonas marítimas. Nace el Mar Territorial y surge la concepción de la Alta Mar, como la zona enteramente libre; y la cuarta etapa, surge en el siglo XX y se destaca el año 1919 cuando emerge como nuevo e importante foro internacional, la "Sociedad de Naciones". Agrega: "que es cuando se produce un gran cambio en el Derecho del Mar al comenzar a sostenerse la necesidad de lograr consensos en materia de regularización marítima y llega hasta el año 1982 en que en Montego Bay se patentiza la Convención de las Naciones sobre el Derecho del Mar".

Fueron 14 años de arduas investigaciones en esa área, y de intercambio de opiniones de ilustres juristas, para terminar en negociaciones en las que intervinieron delegaciones de más de 150 países. Durante esta etapa -dice el expositor- es que surgen las declaraciones unilaterales de soberanía y jurisdicción marítima.

Así pues, verificamos que los Estados ribereños inicialmente no se pusieron de acuerdo para fijar un límite en el mar, sino que aplicaron diferentes criterios para establecerlos en la faja adyacente "Desde la visibilidad del Mar desde la costa; el

tiro de cañón, los tres días de navegación desde el puerto, hasta profundidades en base a sondajes, terminando por distancias matemáticas de 10, 60 hasta 100 millas desde la costa", como lo menciona el Embajador Jorge Colunge, ex-Presidente de la Sección Nacional Peruana de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y ex Director de Soberanía y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores en un enjundioso artículo sobre el tema, publicado por el órgano informativo de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional[2].

Estas dudas acerca de la extensión sobre las zonas marítimas de los Estados ribereños, quedaron explícitamente formuladas también en las reuniones internacionales previas a la de Jamaica. En aquellas, varios Estados, partían de algunos que aún persistían en las clásicas 3 millas (avance máximo del tiro de cañón en la época) otros pretendían las mismas 3 más una zona contigua; otros, las 6 millas, otros aspiraban a 12; hasta que, en la Conferencia de Ginebra ya ocho Estados se pronunciaron a favor de más de 12 millas.

Estas posiciones revelan pues, cómo el tema del millaje del mar fue evolucionando y cómo la tradicional anchura del mar territorial de las 3 millas iba quedando atrás. No obstante, el Perú mantenía ese límite en 1947 cuando se expidió el famoso Decreto N° 781, que estamos comentando. Su mar territorial era de 3 millas como estaba establecido en el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, aprobado por la Orden General de la Armada, el 9 de abril de 1940, que es signado con el número 10, y que el Decreto Supremo de 1947, no lo derogó.

No hay que olvidar la opinión del Juez Alvarez de la Corte Internacional de Justicia emitida alrededor del año 1951 ó 1952 cuando sostuvo que:

"a. Teniendo en consideración la gran variedad de condiciones geográficas y económicas, no podría establecerse una regla uniforme de derecho internacional respecto a la extensión del mar territorial: como no existe ninguna regla uniforme en lo concerniente a bahías y estrechos.

b. Cada Estado tiene el derecho de determinar la extensión de su DOMINIO MARITIMO, a condición de que lo haga de una manera razonable; de que sea capaz de supervigilar y cumplir los deberes propios de la zona que le sean impuestos, de que no infrinja los derechos adquiridos por otras naciones y de que no dañe los intereses generales o cometa un "abus de droit".

c. Un Estado puede alterar la condición de su mar territorial si proporciona adecuada justificación para el cambio.

d. Un Estado puede fijar una Zona más allá de sus aguas territoriales sobre la cual puede reservarse el ejercicio de ciertos derechos"[3].

Ese pronunciamiento importante de tan prestigioso juez de la Corte Internacional justificaba, en esos momentos, la posición de Suecia, Finlandia, Dinamarca, Noruega, Italia, Rusia, España, Portugal, y aquí en América, Colombia, Ecuador y México que,

sobrepasando para la época las memorables tres millas, señalaban indistintamente entre 4 y 15 millas. Desgraciadamente, esas posiciones disparejas fueron también las que para ese entonces hicieran fracasar la Conferencia de La Haya, de 1930, cuyo objetivo fue precisamente elaborar una Convención que fijara límites y normas sobre el problema, en su afán de que se adhiriera el mayor número posible de Estados.

Estos antecedentes nos hacen ver la preocupación existente sobre aspectos marítimos desde años anteriores a que el mismo se enfocara con carácter social y económico hacia la lucha contra el hambre y la pobreza de los pueblos y por ende en la defensa de los recursos vivos y no vivos del mar, que sí se concretizan para el Perú en el famoso Decreto Supremo N° 781, de 1 de agosto de 1947, tantas veces mencionado.

Pero, el no llegar a un acuerdo sobre este grave asunto con ese nuevo criterio que surge en el mundo frente a una verdad irreversible, si no se afronta decididamente, hace decir con pesar pero a la vez con esperanza al autor de la nueva política socio-económica peruana en el mar, doctor Enrique García Sayán: "Ciertamente una Convención internacional habría sido el medio ideal para obtener la consagración y el debido reconocimiento por la comunidad de naciones de los derechos proclamados por las declaraciones del Perú y otros Estados"[4].

En esa cuarta etapa a la que nos referíamos en párrafos anteriores es que se logra finalmente en Montego Bay -repito- que se reconozcan los derechos de los Estados ribereños sobre las 200 millas y que se "consagre", como bien dice Novak al emplear este vocablo, la Zona Económica Exclusiva que iba ya también surgiendo a través de las largas negociaciones. La idea de García Sayán se consagró.

A este respecto afirma el distinguido jurista Domingo García Belaunde que "Sólo ahora nos damos cuenta de que al extender su soberanía sobre las 200 millas, sin crear un nuevo mar territorial, el Perú estaba creando o contribuyendo a crear un nuevo Derecho del Mar, que significaba la existencia de un espacio marítimo al lado de los dos espacios clásicos. El problema es que no se pudo hacer una definición rigurosa de aquella tercera zona o espacio marítimo, por la inmadurez propia del Derecho del Mar en aquella época, y éste facilitó el desconcierto y el contrabando doctrinario en el que muchos se ampararon"[5].

Y, como dice el ex Canciller Eduardo Ferrero Costa, actual Embajador del Perú en Washington, los "Estados Unidos y los países europeos occidentales poseedores de la tecnología para ello, no firmaron la Convención, por estar en oposición con las normas de la Parte XI en la Convención, relativa a los fondos marinos, pero no por lo que tiene que ver con mar territorial y zona económica exclusiva hasta las 200 millas"[6].

A esta aclaración tan importante formulada en 1993, hay que agregar en el año 2004 que los Estados Unidos tienen hoy una ley sobre mar territorial de 12 millas y sobre Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas. En ella se hace referencia a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y según informaciones

Jurisdicción y Soberanía Marítima del Perú hasta las 200 millas.

recibidas, el Senado norteamericano ya ha aprobado dicha Convención en el curso de la primera quincena del mes de marzo del 2004.

A este respecto, insistimos que el Decreto Supremo de 1947 no se refirió en ningún momento al "mar territorial". Si esa hubiera sido la intención del autor y del Presidente firmante, se habría hecho contener esa precisión en el dispositivo. Tampoco existe en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en donde se elaboró esa importante y revolucionaria disposición, mención alguna a ese concepto. En cambio, se encuentra referencia -como en el propio Decreto Supremo de 1947- a un Dominio marítimo hasta las 200 millas. No existe siquiera documento alguno en sus archivos que considere 200 millas de "mar territorial" y, del mismo modo, la propia Convención que, si bien señala 12 millas de mar territorial, aumentando las clásicas 3 millas que oficialmente tenía el Perú, sí expresa con la mayor claridad que la Zona Económica Exclusiva que es contigua a las 12 millas de mar territorial, "no se extenderá más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial".

Por otro lado, la Constitución del Perú en su artículo 54, establece en el segundo párrafo que "El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo hasta la distancia de doscientas millas medidas desde las líneas de base que establece la ley".

Como dije en el curso de la exposición que cumplí con hacer ante la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República, en junio del 2002, el Canciller autor del tan mencionado Decreto de 1947, doctor Enrique García Sayán "apreciaba de una forma singular el contenido de la famosa tesis de las 200 millas, afirmando que era una institución sui géneris. Hay un sector de la población que no quiere aceptar esta interpretación que le da su propio autor. Y pareciera que tampoco toma en consideración las precisiones del ilustre internacionalista Don Alberto Ulloa cuando al referirse a ella en su Derecho Internacional Público, afirma "que lo que los Estados reclaman es lo que se llama una soberanía modal, dentro de la que surge una autoridad destinada a reglamentar y controlar dentro de su legislación esos recursos a que tanto nos hemos referido sin que "esos derechos impliquen restricción de la libertad de navegación y comercio" que obviamente la concede bajo formas predeterminadas del Estado correspondiente dentro de su competencia SOBERANA. Eso es lo que denomina la Convención "libertad de comunicación internacional" y que, como paso inocente de las naves, caracteriza la figura del Mar Territorial"[7].

Esta expresión, "libertad de comunicación internacional" es la que empleó el Doctor Luis Alberto Sánchez, al redactar el artículo 54 ya mencionado de nuestra Constitución Política. El dijo -y así figura en las Actas-, que "...a pesar de lo tentadora que había sido la propuesta de llamar mar territorial al mar adyacente económico y soberano, lo importante era que el Perú tuviera soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas y que la fórmula aprobada por la Asamblea Constituyente era

dejar abierta la posibilidad de que el Perú adoptase el Mar Territorial aunque SIN ALTERAR LA CONSTITUCION, no quedase fuera de la Convención".

A su vez, el Presidente de la Comisión "Del Estado, Territorio, Nacionalidad e Integración" de la Asamblea, doctor Andrés Townsend Ezcurra, al coincidir con ese criterio expuesto con tanta claridad manifestó "...que la fórmula a que llegó la Comisión Especial mantiene dos posiciones fundamentales: la soberanía, autoridad y vigilancia del Estado hasta las 200 millas y la posibilidad de concurrir al Tratado Internacional que define de manera ecuménica, los derechos del mar".

Esta referencia del constituyente Townsend a la SEGURIDAD es muy importante porque ella está latente en la Constitución del Estado cuando expresa la defensa de la soberanía nacional en su artículo 44, soberanía que corresponde a la autoridad suprema del poder público y que reside en el pueblo y se ejerce por medio de sus órganos constitucionales representativos[8]. O sea, esa soberanía es defendida cuando hay violación ya sea por mar territorial, por el mar adyacente, o por la zona económica exclusiva dentro de las 200 millas, referidas tanto en la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuanto en la propia Constitución Política.

ESPACIOS MARINOS DEFINIDOS EN LA CONVENCIÓN DEL MAR

Estimamos oportuno referirnos a los espacios marítimos que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define con claridad y precisión, a fin de lograr una visión más completa y de conjunto de este importante aspecto contenido en la denominada "Constitución de los Océanos".

a. Mar Territorial.- Históricamente, el mar territorial se ha definido como una estrecha franja de agua adyacente a la costa, reservada al Estado ribereño por razones de seguridad terrestre. En el antiguo Derecho del Mar este clásico espacio marítimo era de 3 millas y ha sido aumentado a una mayor anchura que llega hasta las 12 millas contadas desde las líneas de base del Estado ribereño, donde se ejerce soberanía y jurisdicción (Artículo 3 de la CONVEMAR);

b. Zona Contigua.- Aun cuando la Zona Contigua no ha sido regulada expresamente con una disposición que determine objetivamente su anchura, se ha asumido en base a la unánime aceptación durante la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que está constituida por una franja también de 12 millas (Artículo 33.2 de la CONVEMAR), donde igualmente se aplica la soberanía y jurisdicción y que, fundamentalmente la utilizan los Estados ribereños con motivaciones de fiscalización contra las naves que han transgredido las normas establecidas para la comunicación internacional y se han hecho objeto de persecución (Artículo 33.1 de la CONVEMAR). Estas competencias son ampliadas en el artículo 303 de la Convención del Mar cuando se refiere a la extracción ilícita de objetos arqueológicos y de origen histórico del fondo del mar.

c. La Plataforma Continental.- Está conformada por el lecho y el subsuelo que se

asientan bajo las aguas comprendidas hasta las 200 millas de los Estados ribereños, en cuyo espacio se ha dictado disposiciones de exploración y explotación. Resulta racional la disposición de la Convención del Mar que garantiza al Estado ribereño, tenga o no una plataforma continental, un mínimo de 200 millas de este espacio en coincidencia con la zona económica exclusiva.

d. La Zona Económica Exclusiva.- Este espacio marítimo resultó como consecuencia de la codificación realizada durante los más de nueve años que comprendió la III Conferencia sobre el Derecho del Mar. Sin duda y no obstante surgir durante la etapa que siguió a la segunda conflagración bélica mundial de 1939 a 1945, y que se debió al avance y crecimiento de las tecnologías para facilitar las tareas de explotación científica de los inmensos recursos vivos de los mares, podría decirse en coincidencia con la opinión de los expertos, que la Zona Económica Exclusiva aparece prefigurada en la célebre Declaración sobre Zona Marítima de 1952 o Declaración de Santiago que hicieron Chile, Ecuador y Perú.

De conformidad con la Convención del Mar (Artículos 55 y 57), comprende desde el límite de las 12 millas de Mar Territorial hasta las 200 millas náuticas con soberanía y jurisdicción (Artículo 56 de la CONVEMAR). Debemos entender por derechos de soberanía de un Estado a aquellos derechos para la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y no vivos; asimismo, la jurisdicción está referida al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, con relación a la investigación científica marina y con respecto a la protección y la preservación del medio marino.

e. La Alta Mar.- Viene a ser el espacio marítimo más lejano con respecto a la costa de los Estados ribereños (Artículo 86 de la CONVEMAR) y en la que ningún Estado ejerce soberanía (Artículo 89 de la CONVEMAR). Que está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral (Artículo 87 de la CONVEMAR), reconociéndose en este espacio las libertades de navegación, sobrevuelo, pesca, tendido de cables y tuberías submarinas, construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional e investigación científica marina y que están consagradas en la Parte VII de la CONVEMAR; y,

f. La Zona Internacional de los Fondos Marinos.- Referida a los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo ubicados fuera del límite de la jurisdicción nacional, es decir, se halla más allá de las cuatro zonas de jurisdicción nacional, esto es, Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva. La Zona, como también se le llama a los Fondos Marinos, ha sido consagrada por los firmantes y adherentes a la Convención como Patrimonio Común de la Humanidad (Artículo 136 de la CONVEMAR), lo que representa un cambio cualitativo en la concepción del Derecho Internacional. Para los efectos de hacer efectivo este principio, la Convención ha creado la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, que es la organización por la cual los Estados organizarán y controlarán las actividades en la Zona, aplicando reglas y normas aprobadas para la distribución equitativa de los recursos vivos y no

vivos y en donde, como señalamos anteriormente, se ha verificado la existencia de nódulos polimetálicos.

AUTORIDADES Y/O ORGANIZACIONES ESTABLECIDAS EN LA CONVENCIÓN DEL MAR DE 1982

Para todo lo que significa el funcionamiento de la Convención del Mar, para la protección de los espacios marinos señalados precedentemente, existe una variedad de disposiciones adoptadas por los Estados Parte quienes han creado Tribunales y Autoridades encargados de intervenir y controlar la aplicación de las normas que rigen toda la problemática del nuevo Derecho del Mar dentro del Derecho Internacional. Nos referiremos brevemente a cada una de ellas.

1° **Tribunal Internacional del Derecho del Mar**.- Es un nuevo órgano jurisdiccional de carácter permanente y especializado. El Tribunal, con sede en Hamburgo, fue constituido el 18 de octubre de 1996. De acuerdo con el artículo 16 de su Estatuto (Anexo VI de la CONVEMAR), estableció las reglas necesarias para el cumplimiento estricto de sus funciones. Tiene competencia para resolver controversias internacionales entre los Estados Partes en relación a las diversas instituciones del nuevo Derecho del Mar creadas a partir de la Convención del Mar, incluyendo aquellas referidas a la delimitación de los espacios marítimos entre los Estados con costas adyacentes, que es un tema de especial interés para el Perú. Sin embargo, para que un Estado se someta a la competencia del Tribunal tiene que formular una declaración expresa en ese sentido (Artículo 287 de la CONVEMAR).

2° **Autoridad Internacional de los Fondos Marinos**.- Por ella, los Estados Partes en la Convención de acuerdo con el régimen que se ha establecido para los fondos marinos, organizarán y controlarán las actividades de este espacio con la finalidad de administrar los recursos que allí se encuentren. Comenzó a funcionar plenamente como organización internacional autónoma en el mes de junio de 1996, en la Oficina de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, en Kingston, Jamaica. Su estructura emana del propio instrumento y está integrada por la Asamblea, el Consejo, la Secretaría, la Comisión Jurídica y Técnica y el Comité de Finanzas. Durante la última reunión de la Autoridad se aprobó el Reglamento para la Prospección y Exploración de los Fondos Marinos.

3° **El Tribunal Especial Arbitral**.- Tiene competencia para conocer las controversias que surjan de la interpretación o aplicación de los artículos de la Convención del Mar sobre pesquerías, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina y navegación, incluyendo casos de contaminación marina producida por naves (Artículo I del Anexo VIII de la Convención). En ese sentido, a este Tribunal no se puede someter cualquier tipo de controversias sino solo las previstas en dicho artículo. Por el tipo de disputa, conformación del Tribunal y reglas de procedimiento, se puede afirmar que tiene un carácter técnico.

Conocido es que el Perú asiste a estas reuniones como Observador y por tanto sin

derecho a voz ni voto. No sigamos engañándonos. Frente a una realidad nos encontramos sin los medios de protección aferrados a un viejo criterio que, con el transcurso de los años está siendo obsoleto, y al que explícitamente se refirió el doctor Bustamante y Rivero en 1959, según lo recoge el Embajador Juan Miguel Bákula en un artículo publicado en la Revista Peruana de Derecho Internacional al expresar que "en nuestra época el antiguo concepto absoluto de soberanía ha quedado recortado por el progreso jurídico que estimula y protege la interdependencia de los Estados para su convivencia cordial". Estimaba el ex-Presidente del Perú que habría sido una obligación de los organismos internacionales "desde muchos años atrás, formalizar esta EVOLUCION DE LOS CONCEPTOS JURIDICOS, reparar en el ANACRONISMO que acusaban las reglas ENVEJECIDAS y propiciar su enmienda por los medios institucionales en uso".

Estas expresiones del doctor Bustamante y Rivero inequívocamente están orientadas a darle un vigoroso respaldo a la filosofía que inspiró al Decreto Supremo N° 781, de 1947 y a insistir ante la opinión pública nacional e internacional sobre el fundamento socio-económico que lo sustenta. No era, precisamente, el de la seguridad del Estado, porque ésta jamás estuvo fuera de su preocupación. En esta nueva y revolucionaria concepción jurídica el objetivo principal se centraba en la defensa de los recursos y en el aprovechamiento de las riquezas del mar a favor de los pueblos ribereños, lo que con la Convención se logró llegar incluso más allá de lo previsto al establecer regulaciones tanto en la Alta Mar, cuanto en la Zona de los Fondos Marinos.

JUSTIFICACIONES PARA QUE EL PERÚ SE ADHIERA A LA CONVENCIÓN DEL MAR

Por todo lo anteriormente señalado nos queda la evidencia histórica de que la participación del Perú en la construcción del nuevo Derecho del Mar ha sido uno de los aportes más importantes del país en el campo del Derecho en los últimos 50 años. Han sido los diplomáticos y juristas nacionales quienes en la doctrina y en la negociación formularon esta tesis pionera, tantas veces sostenida. Sin embargo, resulta penoso que hasta ahora no se haya tomado la decisión política de adherirnos a la Convención del Mar, instrumento internacional del mar, hoy aceptado por 145 Estados de la comunidad internacional.

Ya sostenidas, entonces, las razones sobre las bondades que concedería la Convención del Mar al Perú y que aquí a manera de conclusión resumimos, dicha adhesión sin duda habrá de significar un sentido homenaje a todos aquellos que bregaron en la defensa y universalización de la tesis de soberanía y jurisdicción marítimas hasta las 200 millas.

CONCLUSIONES:

1° En primer lugar, sería sumamente ventajoso para el Perú ser parte de una Convención -a la fecha vigente para 145 Estados- que regula jurídicamente

todos los espacios marinos, promueve la óptima utilización de los recursos vivos y no vivos, así como establece regulaciones para la cooperación internacional para la investigación científica, la transferencia de la tecnología y la protección del medio marino.

2° Precisamente, el Perú junto a otros países en desarrollo (Chile, Ecuador y Colombia, miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur CPPS), obtuvo en la Convención de las Naciones Unidas, el triunfo de la tesis por la que tanto luchó, o sea el reconocimiento universal de los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado ribereño para administrar y explotar los recursos pesqueros y mineros hasta la distancia máxima de 200 millas.

3° En efecto, debemos tener claridad en que los primeros intereses del Perú en su dominio marítimo son económicos (Fundamentos del Decreto Supremo N° 781 y de la Declaración de Santiago de 1952) y están referidos a la conservación, exploración y explotación de los recursos naturales hasta las doscientas millas en beneficio del país y de su población.

4° En ese sentido, la institución de la Zona Económica Exclusiva que surge con la Convención del Mar, recoge los principales planteamientos de los Estados ribereños que, como el Perú, extendieron sus zonas de soberanía y jurisdicción hasta una distancia de 200 millas marinas.

5° La Convención del Mar reconoce al Estado ribereño derechos de soberanía sobre la plataforma continental hasta las 200 millas a los efectos de la exploración y explotación de todos los recursos naturales que allí se encuentren, por lo que resulta muy conveniente para el Perú, pues a diferencia de lo que ocurre con otros Estados, en el caso de nuestro país la plataforma es reducida y en ese sentido, bajo un criterio estrictamente geográfico en ninguna parte del litoral se acerca al límite de 200 millas.

6° Hasta aquí debemos destacar que el fundamento esencial del Perú al proclamar su soberanía hasta las 200 millas y por las cuales ha venido defendiendo su tesis hasta la fecha, se encuentra plenamente reconocido en la Convención sobre el Derecho del Mar, lo que es definitivamente un éxito histórico para nuestro país y los otros países ribereños del Pacífico Sur que también extendieron unilateralmente su soberanía marítima hasta las 200 millas.

7° Con relación a la facultad que concede la Convención del Mar a terceros Estados de pescar sobre los excedentes de pesca que no aproveche el Estado ribereño en la zona económica exclusiva, esta situación en nada altera los derechos de soberanía del Estado ribereño, pues es solamente éste quien determina cuál es su capacidad de captura de los recursos vivos en su zona económica exclusiva.

8° Otra de las ventajas para el Perú es que el Estado ribereño tiene la facultad de fijar todas las condiciones y reglamentaciones que juzgue conveniente, a las

cuales se tienen que sujetar otros Estados que deseen pescar en la zona económica exclusiva del Estado ribereño, tales como la concesión de licencias a pescadores, buques y equipos de pesca, incluidos el pago de derechos; la determinación de las especies que pueden capturarse y la fijación de las temporadas y áreas de pesca, etc.

9° De otro lado, en ejercicio de su derecho de soberanía, el Estado ribereño puede tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de sus leyes y reglamentos, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

10° En consecuencia, lo que en realidad la Convención establece para la conservación y explotación de los recursos pesqueros, es la misma soberanía y jurisdicción marítima que el Perú viene ejerciendo hasta ahora. En este sentido, nuestro país estaría consolidando jurídicamente su posición en este aspecto.

11° De otro lado, los intereses pesqueros del Perú no se agotan en las 200 millas sino que van más allá, pues ciertas actividades de pesca realizadas fuera del Dominio Marítimo del Perú pueden afectar la conservación y posterior explotación de los recursos vivos dentro de las 200 millas, teniendo en cuenta que los recursos vivos no son inmóviles. En efecto, la Convención establece que en el área del Alta Mar adyacente, los Estados procurarán acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones de peces en el área de Alta Mar adyacente a la zona económica exclusiva.

12° Como se puede apreciar, la Convención del Mar es el único instrumento vigente que ha sido reconocido en casi todo el planeta y en ese sentido, permitirá al Perú, como a los demás Estados Parte, hacer valer sus derechos e intereses en los diversos ámbitos del espacio oceánico.

13° Sólo adhiriendo a la Convención podríamos participar en la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos para proteger nuestros intereses mineros cuando se inicie la explotación de los recursos existentes en la zona situada más allá de las 200 millas.

14° Además, le convendría al Perú ser parte de este instrumento internacional de los océanos porque únicamente los Estados que la componen pueden integrar el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, cuya jurisprudencia será decisiva para la solución de controversias en el ámbito marítimo.

15° En cuanto al tema de la seguridad y defensa en el mar cuyos mecanismos para la protección de los Estados están señalados en la Convención del Mar, se podrán aplicar otros instrumentos internacionales en los cuales es Parte el Perú con la participación de las organizaciones internacionales globales o regionales competentes, encargadas de velar por la paz y seguridad (Ejemplo: los principios de prohibición del uso o de la amenaza del uso de la fuerza o de la legítima defensa establecidos en la Carta de las Naciones Unidas Art. 1,2 y

51). Del mismo modo, la propia Constitución del Perú y sus leyes aseguran la defensa de sus recursos vivos y no vivos en el mar.

16° Y, finalmente, de continuar como hasta ahora sin adherirnos a la Convención, el Perú estaría obligado a acatar las disposiciones de la Convención del Mar como norma consuetudinaria del Derecho Internacional.

NOTAS

1. Prólogo de la **Historia Marítima del Perú.**
2. **Revista Peruana de Derecho Internacional**, N° 109, p. 120.
3. Cita contenida en Las **Doscientas Millas y la Posición Peruana** de Enrique García Sayán, 1985, p. 26.
4. Idem, p. 25.
5. En **Mar y Constitución: la Constitución de 1979** de Domingo García Belaunde. Edición 1984, p. 82.
6. Exposición ante la Comisión de Constitución y Reglamento del Congreso Constituyente Democrático, el 4 de mayo de 1993, en **Constitución y Dominio Marítimo** de Domingo García Belaunde, edición 2002, p. 70.
7. **Derecho Internacional Público**. Edición 1957.
8. Definición contenida en el **Diccionario de la Lengua Española**.- Real Academia Española. Vigésima segunda edición, 2001.

En torno a la privatización de los puertos regionales: el caso de Ilo

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ LUIS GUEROLA LAZARTE

El 13 de diciembre del año 2000 -hace ya casi 5 años- el Congreso de la República aprobó la Ley N° 27396, que suspendió los efectos del Decreto Ley N° 25882, que había incluido a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) en el proceso de privatización. Ello, hasta que se elaborara la Ley Nacional de Puertos, cuyo proyecto fue encargado a una Comisión Especial para que lo preparara en un plazo no mayor de 180 días[1]. Aunque la ley mencionada fue apoyada por parlamentarios de diversas bancadas, un significativo grupo votó en contra. Asimismo, aunque el entonces Presidente de la República Dr. Valentín Paniagua no rubricó la autógrafa de la ley, tampoco la observó. Ella fue finalmente sancionada por el Presidente a.i. del Congreso Nacional.

Entre otros varios factores, y con la presión de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), la que como resultado de esta acción, terminó escindiéndose en dos fracciones: la APAM y la Asociación de Operadores Marítimos del Perú (ASOMAR), el debate sobre la concesión de los puertos regionales, habiendo tenido un carácter técnico terminó convirtiéndose en un asunto político. Contribuyó mucho a esa politización la actitud de los trabajadores portuarios; una actitud al fin y al cabo entendible, debido a que la participación privada en los puertos era vista por la mayoría de dichos trabajadores como una amenaza a la estabilidad de sus puestos de trabajo, una situación que habría preocupado a quienquiera que encarara tal situación. Se espera ahora que los procesos de fomento de la inversión privada en

* Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP); ex - Director de ENAPU S.A.; ex funcionario de la Organización Marítima Internacional (OMI). El autor es ahora Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), un organismo público descentralizado recientemente creado. Por razones personales ha tomado licencia.

puertos, estén acompañados de planes de formación y capacitación de los trabajadores portuarios, o de reconversión de los mismos, o de su jubilación anticipada, mitigando así el impacto sobre tales trabajadores.

En esa ocasión, aproximadamente cincuenta y siete congresistas y casi un centenar de millares de ciudadanos presentaron al Presidente Paniagua una carta abierta, en la que plantearon diez razones que, según los firmantes, eran suficientes para justificar que los puertos no se debían privatizar.

Entre los argumentos contra la participación privada en los puertos, se alegó que de llevarse a cabo la misma, el Estado dejaría de percibir un significativo volumen de ingresos, si la gestión que realizaba ENAPU era transferida a empresas privadas, y que no se efectuarían las inversiones portuarias que el país requería y que ENAPU había planificado realizar.

A este efecto y con posterioridad a esa carta abierta, se presentaron en los diarios, cuadros y cifras que señalaban que, en el caso del Terminal Portuario de Ilo por ejemplo, mientras que el plan de ENAPU consideraba una inversión de 124 millones de dólares[2], los organismos privatizadores de ese entonces -Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción a la sazón (MTC); Comisión de Privatización (COPRI) o Comité Especial de Privatización de Puertos (CEPRI), esta última reemplazada ahora por PRO-INVERSIÓN-, sólo exigían al ganador del proceso integral, realizar una inversión de 8 millones de dólares. Del mismo modo, en relación con Ilo, utilizado como ejemplo, se estimaba que los ingresos que el Estado percibiría en 20 años si la administración por el Estado de los puertos era retenida serían de US$ 8.7 millones, mientras que si la administración del puerto era transferida a operadores privados esos ingresos sólo serían de US$ 2.2 millones.

Transcurridos ahora casi cinco años desde que fue suspendida la privatización de los puertos regionales, y cuando, con la creación de la Autoridad Portuaria Nacional y sus avances se le ha encomendado reiniciar el proceso de participación privada en los puertos regionales, es ilustrativo analizar algunas cifras.

Así, según la Memoria Anual de ENAPU del año 2001, en el Terminal Portuario de Ilo se habría manipulado dicho año 142 000 TM de carga. Efectivamente, de acuerdo al Boletín Estadístico de ENAPU correspondiente a noviembre del 2001, el tráfico de carga en el Terminal Portuario de Ilo, acumulado hasta ese mes de ese año, era de sólo 134 773 TM. De ese total, 67 687 TM era carga de importación; 60 446 TM carga de exportación; 2 611 TM carga de cabotaje y 1 008 TM carga de tránsito. Asimismo, en el periodo 2002 -según la Memoria Anual de ENAPU- Ilo habría movilizado 275 103 toneladas métricas de carga. También, en el año 2002 por el puerto de Ilo se habrían movilizado 6,200 TEUs mientras que en el año 2001 se habrían movilizado solamente 4,659 TEUs. También según la Memoria Anual de ENAPU de 2004 en Ilo en el año 2003 se manipularon 137 807 TM y en el año 2004 se manipularon 176 109 TM.

Terminal portuario de Ilo.

De otro lado, según la publicación "Indicadores de Rendimiento" de ENAPU de noviembre del 2001, la tasa promedio de ocupación de los dos puestos de atraque del Terminal Portuario de Ilo en el año 2001 habría sido 16.3 %. Esto quiere decir que durante el año 2001, los dos únicos puestos de atraque de ese terminal habrían estado desocupados 85%. Dicho en otras palabras, sólo durante 3.6 horas de las 24 horas que tiene el día, los puestos de atraque habrían tenido, en promedio, buques amarrados a ellos.

Esa bajísima tasa de ocupación de los puestos de atraque habría tenido lugar, no obstante que el tiempo de rotación de los buques en puerto, que en ese año se esperaba que sería de 21.4 horas, estaba algo alejado del tiempo de rotación de 18 horas que la empresa consultora Baker & McKenzie, empresa jurídica asesora en el proceso de privatización de los puertos nacionales, había señalado como estándar cuando los puertos estuvieran privatizados[3]. Ello también, no obstante que, de acuerdo a las estadísticas portuarias, sólo se habría trabajado 75% del tiempo disponible en los buques amarrados a muelle. Si el desempeño portuario hubiera sido mayor, la tasa de ocupación de los puestos de atraque del terminal portuario de Ilo habría sido menor de 15%.

¡Proyectar una inversión de 124 millones de dólares en un puerto, la tasa de ocupación de cuyos amarraderos era de sólo 15%, y que habría sido aún menor si el rendimiento portuario hubiera sido mayor, habría equivalido a tener una fábrica con una alta capacidad instalada ociosa y aún así demandar su ampliación! En la práctica portuaria, es usual considerar una expansión de la infraestructura sólo cuando la tasa de ocupación de los puestos de atraque se aproxima al 60%.

De otro lado, parecería que en el año 2001 el Puerto de Ilo sólo logró magras utilidades. Así la Memoria de ENAPU correspondiente a ese año señala como márgenes de utilidad de ese Terminal antes de impuestos, la suma de 380 000 nuevos soles. Esto es, un poco más de US$ 100,000 en el año. En la memoria del año 2002 no se proporciona información sobre los resultados económicos.

Es cierto que el Terminal Portuario de Ilo tiene un enorme potencial para desarrollarse como un puerto mediano, particularmente por la importante inversión que ha hecho el Estado en la construcción de la carretera binacional Ilo-La Paz y por la posibilidad de poder derivar a ese puerto la importante carga boliviana que actualmente es manipulada en Arica, Iquique y Antofagasta, especialmente en lo que respecta al tráfico contenerizado. Es cierto también que Ilo tiene positivas características que le permitirían servir como puerto de exportación del gas boliviano. Y es cierto, finalmente, que la Carretera Interoceánica del Sur podría generar carga brasilera para utilizar ese puerto en su tráfico al sur de Asia y la Oceanía. Pero sólo se debería considerar grandes inversiones para el desarrollo portuario cuando exista una razonable probabilidad de que se habrán de captar importantes tráficos.

Teniendo en cuenta la situación antes descrita ¿habría tenido sentido, en el caso del Terminal Portuario de Ilo, exigir a los postores para obtener la concesión de Ilo una gran inversión, como lo plantearon públicamente quienes se opusieron al proceso de privatización de los puertos regionales? Particularmente teniendo en cuenta que, una de las características de los terminales portuarios es su gran dependencia de las decisiones de las empresas navieras extranjeras, principalmente de las empresas navieras de línea regular, las cuales -dado el alto costo actual de los buques portacontenedores- en vez de visitar todos los puertos de la región están restringiendo la visita de sus buques a unos cuantos puertos regionales.

El caso particular del Terminal Portuario de Ilo invita a una seria reflexión. ¿Hasta qué punto fueron válidos los argumentos que se esgrimieron hace cinco años contra el proceso de privatización de los puertos regionales? ¿Y hasta qué punto debe promoverse el desarrollo portuario sin los correspondiente y necesarios estudios técnico-económicos que respalden tan importantes decisiones?

Los analistas portuarios enfatizan que el tamaño de los puertos, y los tiempos y estándares de servicio de los mismos constituyen un elemento importante, que influye en la selección de los puertos a ser visitados por los buques de línea regular.

En especial, los significativos costos fijos, que afectan a los vectores marítimos, originan altos costos a los buques, en términos de horas empleadas en operaciones de carga/descarga. En consecuencia, cada factor que demande un aumento de los tiempos de demora, originará un crecimiento subsiguiente del costo promedio por jornada. Por ello, a fin de reducir los tiempos de espera de los buques y los tiempos de carga/descarga, las líneas navieras demandan terminales portuarios sobredimensionados, cuando menos en lo que se relaciona a los puestos de atraque.

Sin embargo, el asunto fundamental es determinar el punto de equilibrio, más allá del cual una inversión marginal en terminales portuarios sería económicamente ineficiente, en comparación al mayor costo que tendría para los buques no efectuar tal inversión. Esto es particularmente cierto en el caso de los terminales portuarios dedicados a contenedores.

De lo anterior se desprende que sigue siendo no sólo saludable sino indispensable, un análisis técnico-económico de las cuestiones portuarias, alejado tanto como sea posible de toda incriminación o matiz de tipo político. En nuestro medio no es aconsejable politizar el asunto de la privatización portuaria. El comercio y la economía nacional pierden, cuando el asunto de la participación del sector privado en los puertos no es visto con la objetividad necesaria. Felizmente, hay indicios de que trascurridos estos cinco años esperando el reinicio del proceso de privatización, tras la promulgación de la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento y tras la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y la convocatoria a participar en el proceso integral de concesión del Terminal de Contenedores en el Lado Sur del Puerto del Callao, se haya despertado una apropiada "conciencia marítimo-portuaria", donde prevalezca claramente la

importancia de reformar y modernizar nuestros puertos. Para ello es indispensable la profundización de los estudios técnico-económicos sobre lo que se necesita en nuestro Sistema Portuario Nacional. Los Planes Maestros de los Puertos a ser elaborados en los puertos contribuirán a ello. La reforma portuaria debe continuar en el marco de un saludable proceso que considere la modernización de los puertos un asunto de Estado de interés nacional.

NOTAS

1. Tras varias postergaciones el proyecto de ley ha sido concluido el 15 de junio del 2002.
2. Realmente ENAPU nunca formuló un Plan Maestro para dicho Terminal que planteara tal inversión.
3. Ver el suplemento de América Latina de la prestigiosa revista especializada **Cargo Systems**, Vol. 25, N° 10 de octubre de 1998.

*El Estado Continente: Poder Marítimo y Poder Naval**

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

*H*istoria y Estrategia, dos disciplinas que son ciencia y arte; en el caso de la primera, el arte está representado por la imaginación creadora que permite al historiador recrear con toda exactitud el escenario en el cual acaecieron los hechos, a fin de: estudiarlos, analizarlos, juzgarlos y obtener conclusiones válidas acerca de los mismos, con toda rigurosidad histórica; en el segundo, la imaginación creadora, es aquella que permite al estratega establecer los escenarios donde van a realizarse los hechos. Lógicamente, la diferencia entre ambos escenarios estriba en que, en el primer caso, es imposible cambiar los hechos, mientras que en el segundo, a pesar de estar establecida la visión a alcanzar, durante el proceso mismo de hacerlo, se irán produciendo entradas colaterales, que permitirán que, cuando se alcance la visión establecida, ésta haya sufrido cambios con relación a la primigenia, dando así lugar a que posteriormente, los historiadores, a quienes Ortega y Gasset denominara profetas del pasado, hagan historia y, así sucesivamente en un proceso iterativo que no tiene fin.

El objetivo del conocimiento de la historia es fundamentalmente el no volver a cometer los mismos errores, tal como se deriva de la sentencia de Confucio, cuando manifiesta que: "Quien no conoce historia vive en el pasado", sin embargo, ello no evitará el que: "Se cometan nuevos errores", según reza la ley de Wolf, siendo la labor de los estrategas o visionarios del futuro, el minimizarlos o eliminarlos.

Geopolíticamente los países, naciones o estados, son definidos como seres vivos, lo que quiere significar que nacen, crecen, alcanzan la cúspide, se reducen y mueren.

---

* Discurso leído en el VII Simposio de Historia Naval y Marítima Iberoamericana realizado del 14-21 de noviembre del 2003 en Guayaquil.

Desde que la sociedad empieza a organizarse en estados, se han dado a través del tiempo, dos tipos de procesos o corrientes íntimamente ligados al principio geopolítico enunciado que son: el proceso secesionista y el integracionista, los cuales han coexistido permanentemente y aún lo hacen.

Las razones para que se produzcan tales procesos deben buscarse en asuntos tan abstractos o concretos como: las tradiciones, el nacionalismo, el lingüísmo, la etnología, la ideología política y/o religiosa, la cultura, etc.

El último ejemplo palpable, lo tenemos en el nuevo orden mundial que empieza a establecerse, a partir de la caída del muro de Berlín y la destrucción del Imperio Soviético en la década de los 90, y que a pesar del tiempo transcurrido continúa vigente y dinámico.

Dentro de este contexto, no podía estar exenta nuestra América Latina, y el vestigio más antiguo en el campo integrador, lo hallamos en el Tawantinsuyo o Imperio de los Incas (M-1), el cual surge a fines del siglo XII, iniciando su expansión en el XIV, como resultado de la conquista de diversos señoríos y cacicazgos realizada por los reyes del Cusco, especialmente por Pachacútec, Túpac Yupanqui y Huayna Cápac, alcanzando con este último su máximo esplendor y grandeza en el siglo XV, sobreviniendo luego, con la llegada de los conquistadores, cuando se debía ingresar a la etapa de consolidación, su degradación, destrucción y desaparición política. El territorio del Imperio comprendía: el sur de la actual República de Colombia, fijando su límite norte en el río Ancasmayo, en las inmediaciones del nudo de Pasto (2° de latitud norte); la costa y sierra del Ecuador, la costa y sierra del Perú, el norte y centro de Chile hasta el río Maule (35° 30' de latitud sur); por el sudeste la parte andina de Bolivia, incluyendo la meseta del Collao y, la región del Tucumán en el noroeste argentino.

Según Garcilaso de la Vega, la extensión era de 1300 leguas y el ancho era fluctuante entre 120 leguas en el eje Trujillo/Moyobamba, la más ancha, a 70 en la parte más angosta de Arica a la provincia de Larecaja. No podemos dejar de citar que si bien es cierto, no llegó a penetrar en la Amazonía, esto, solo era una cuestión de tiempo, puesto que ya ejercían una marcada influencia cultural.

El arribo de los españoles marca el segundo intento integracionista, ya que desde Panamá hasta el Estrecho de Magallanes, con excepción de lo establecido en el tratado de Tordesillas, posteriormente modificado según el tratado de San Ildefonso, ese inmenso territorio pertenecía a la corona española, la que inicialmente lo denomina como el Virreinato del Perú. Esta inmensa heredad, salvo las variantes que se generaron con el objeto de mejorar la administración de tan vastas y ubérrimas tierras, se mantuvo como tal, hasta el inicio del proceso independentista en los albores de 1820, (M-2 y M-3).

Al término de la Gesta de la Independencia, se dieron acciones y reacciones, como consecuencia de las dos corrientes antes mencionadas: la secesionista y la integracionista.


CHIBCHAS
Quito
0° ECUADOR
IMPERIO DE LOS INCAS
Cuzco
TROPICO DE CAPRICORNIO
EL IMPERIO DE LOS INCAS O TAHUANTINSUYO

M-1


Panamá
Santiago
Quito
GOBERNACION DE NUEVA CASTILLA (PIZARRO)
Cuzco
Chaná
GOBERNACION DE NUEVA TOLEDO (ALMAGRO)
MAR DEL SUR
TORDESILLAS
DOMINIO DEL PORTUGAL
LINEA DE
EL VIRREINATO DEL PERÚ EN EL SIGLO XVI 1532-1542

M-2


Caracas
CAPITANIA GENERAL DE CARACAS
VIRREINATO DE NUEVA GRANADA
GUAYANA
OCEANO
ILDEFONSO
Quito
Moyna
VIRREINATO
DE SAN
DEL
Lima
Cuzco
PERU
DOMINIOS DEL PORTUGAL
DEL TRATADO
AUDIENCIA DE CHARCAS
OCEANO PACIFICO
VIRREINATO
DEL RIO DE LA PLATA
LIMITE
ATLANTICO
Santiago
CAP. GRAL. CHILE
LOS VIRREINATOS Y CAPITANIAS AL PRINCIPIO DEL SIGLO XIX

M-3


Groenlandia
Canadá
Estados Unidos de América (EUA)
México
Brasil
Océano Pacífico
Océano Atlántico
CONGRESO ANFICTIONICO

M-4

M-5

M-6

A raíz de ello, en primer término se desintegra el territorio sudamericano y se crean las nuevas repúblicas hispanoamericanas, bajo los principios del "Uti possidetis" y de "la libre determinación de los pueblos". Nacen así Argentina, Chile, Uruguay, inicialmente la Gran Colombia, la cual posteriormente, debido a sucesivas divisiones, se convierte en lo que ahora son: Venezuela, Colombia, Ecuador y Panamá. Nacen como repúblicas Perú y Bolivia, los territorios correspondientes a la República Federativa del Brasil y las tres Guyanas completan el cuadro del continente sudamericano.

Mientras se producen estos hechos, hay un último intento de Bolívar, durante el Congreso Anfictiónico de Panamá (M-4) y como consecuencia de él, establecer una Federación de naciones hispanas, cuyo territorio abarcaría desde México hasta el Estrecho de Magallanes primigeniamente. Al no lograrlo, insiste y trata de lograr una Federación similar, pero que abarque desde Panamá al Estrecho de Magallanes, lo cual tampoco logra. Viendo frustradas sus aspiraciones, puesto que los resultados obtenidos en dicho Congreso distaban mucho de lo que el Libertador deseaba, desiste de su concepción integradora, marcando ello su alejamiento de la política sudamericana.

Desde esa fecha ha habido algunos intentos que fracasaron casi en embrión, tal como el de la Confederación Perú-Boliviana de 1836, debido fundamentalmente, a la hostilidad de Chile y a que no respondían a los intereses de algunos de los estados sudamericanos, llegando a la época actual donde recorreremos sucintamente los esfuerzos integracionistas. Sin embargo, es importante recalcar que la simiente integracionista está entronizada en el continente y este proceso se va a producir tarde o temprano; la demostración de lo manifestado está en el camino recorrido en

las últimas cinco décadas, donde, con diferentes grados de avance y proyección, se han dado y se continúan dando los siguientes procesos:,

- Tratado de la Cuenca del Plata (M-5), firmado en Brasilia el 23 de abril de 1969 por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, para promover la integración económica y el desarrollo conjunto de la región de la Cuenca del Río de la Plata.
- Acuerdo de Cartagena o Acuerdo de Integración Subregional Andino (M-6), que fuera suscrito en Bogotá el 26 de mayo de 1969, por los Jefes de Estado o sus representantes de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, entrando en vigencia a partir del 24 de noviembre del mismo año. Posteriormente se incorporó en 1974 Venezuela, y en 1976 se retiró Chile gracias a la controvertida decisión 24. El objetivo sustancial de este acuerdo era el de establecer un Mercado Común. Posteriormente en el año 1980 se estableció un Memorando de entendimiento entre el Grupo Andino y Brasil, Argentina, Chile, México y Panamá.
- Tratado de Cooperación Amazónica (M-7), suscrito en Brasilia el 3 de julio de 1978, por los Cancilleres de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela. Entró en vigencia el 2 de agosto de 1980. El objetivo fundamental estriba en "Promover el desarrollo armónico de los respectivos territorios amazónicos".
- Proyecto GEICOS, (Grupo Interregional del Centro Oeste Sudamericano) conocido inicialmente como proyecto del Área Capricornio, que es básicamente una iniciativa privada de integración de empresas de Argentina, Bolivia, Chile y Paraguay, desarrollando sus actividades en una zona que comprendería el norte de Argentina, el sur de Bolivia, el norte de Chile y el noroeste del Paraguay, cuya salida al Pacífico estaba considerada por el puerto de Ilo.

M-7

M-8

- MERCOSUR (M-8). El 26 de marzo de 1991 se suscribió el Tratado de Asunción, entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República de Paraguay y la República Oriental del Uruguay con el objetivo primordial de integrar los cuatro Estados Partes, a través de la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, mediante el establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común. Posteriormente se han adherido las repúblicas de Chile y Bolivia, y últimamente ha sido invitado el Perú a participar del mismo.
- Comunidad Andina (CAN) (M-09), es una organización Subregional constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela; en la práctica viene a constituir una especie de relanzamiento del GRAN.

Es pertinente señalar que el 16 de abril de 1998, los cinco países andinos y los cuatro del MERCOSUR, suscribieron el Acuerdo Marco para la creación de la Zona de Libre Comercio entre ambos bloques, lo que beneficiaría a una población de 300 millones de habitantes, cuyo Producto Bruto Interno asciende a 1.2 billones de dólares.

No podemos dejar de mencionar los grandes esfuerzos que se están realizando en la integración vial del continente, así como los diversos estudios realizados, amén de la exploración de factibilidad para la integración fluvial del continente uniendo las cuencas del Río de la Plata, del Amazonas y del Orinoco.

M-9

Si superponemos mentalmente cualesquiera de los tratados del norte del continente con los del sur, contenidos en los mapas que se acompañan del 4 al 9, vemos que todo el continente está involucrado, y que independiente de los motivos que han hecho factibles los diferentes tratados, el denominador común y la razón de ser de los mismos son la integración continental, con todo lo que ella representará para su población.

Es indudable, pues, que nos encontramos frente a un espacio de poder, dentro de lo que se ha denominado el hemisferio Pacífico, el cual de por sí es y representa un gran espacio regional, y ese espacio de poder no es otro que el continente sudamericano, pero para entender perfectamente este concepto debemos recurrir nuevamente a la gran maestra, la Historia, para que nos traiga brevemente, la evolución de los grandes espacios regionales y los espacios de poder a través del tiempo.

Las tres grandes batallas navales que deciden la suerte del mundo antiguo, ocurren en el Mediterráneo, primer gran espacio regional, y éstas son las de Pelusio actual Port Said en el 1200 a.C.; la de Salamina en el 480 a.C. y la de Accio en el 31 a. C., dando esta última el dominio del Mediterráneo a Roma y con ello, el predominio de Occidente sobre Oriente.

Posteriormente, viene la era de las grandes exploraciones y descubrimientos y a consecuencia de ello el desarrollo y engrandecimiento de los grandes imperios coloniales, dándose como consecuencia la migración del gran espacio regional Mediterráneo al Atlántico. Tales imperios coloniales tocan a su fin con las batallas de San Vicente, Abukir y Trafalgar. Sobreviene el predominio británico por más de un siglo, periodo denominado como el de la Pax Británica.

Llegamos así a 1914, signado por dos grandes acontecimientos: la apertura del Canal de Panamá y el inicio de la primera guerra mundial, hechos que consolidan el predominio del Atlántico, dándose el segundo gran espacio regional donde evolucionará el mundo, para luego de una pausa de combate de 20 años, ingresar a lo que se ha denominado como la segunda guerra mundial y, al término de ella, el Pacífico asumir la supremacía y darse el tercer gran espacio regional, donde se desarrollará la historia del mundo en este tercer milenio y donde está inmerso como un gran espacio de poder el continente sudamericano, de darse la integración del mismo en una Comunidad de Naciones.

El gran espacio regional al cual hacemos mención, el del Hemisferio Pacífico, comprende entre otros lo siguiente:

Cuatro de las seis superpotencias del milenio, Estados Unidos, Rusia, China y Japón; dos potencias intermedias, Australia y Canadá y en camino de lograrlo en un plazo relativo, tres más, Nueva Zelanda, Chile y Perú, función de su deseo de serlo y del esfuerzo que desarrollen para lograrlo.

Contiene el litoral más extenso del mundo, siendo a su vez la franja de tierra más

densamente poblada. Baña las costas de tres continentes: América, Asia y Oceanía. Se hablan en él los tres idiomas más difundidos: chino, inglés y castellano. Se profesan tres de las mayores religiones del mundo: Cristianismo, Islamismo y Budismo. Es la más grande despensa de la humanidad y es la única zona del planeta donde no existe

MAPA DE COHEN (M10)

una potencia nuclear, tal como puede verse en el mapa de Cohen (M-10).

Dentro de este Hemisferio Pacífico, gran espacio regional del presente milenio, se encuentra el que podría ser a corto plazo, uno de los Estados Continente del presente milenio, me refiero al continente sudamericano, acompañando a los Estados Unidos, China, Rusia y Japón, elevado este último a este nivel por su condición, sine qua non, de potencia económica mundial, y Canadá y Australia en camino de serlo en el corto plazo.

Sudamérica cuenta además de todas las ventajas enumeradas para el Hemisferio Pacífico, con la ventaja de ser poseedora de la más grande reserva de agua dulce del planeta, con excepción de la Antártica, reserva esta última que no puede ser tocada ni explotada por los impredecibles cambios que podría originar en el clima mundial.

Cuadro N° 1

Este Estado Continente se halla íntimamente ligado al Poder Marítimo, el que está definido, como la capacidad resultante de la integración de los recursos de que dispone una nación para la utilización del mar y aguas interiores; como instrumento de acción político-militar y factor de desarrollo económico y social; la simbiosis de ambos elementos, el desarrollo y la seguridad, relacionadas con el mar y las aguas interiores y el efecto sinérgico del empleo de los mismos, darán real connotación del poder marítimo de una nación. El Poder Naval es el componente militar (seguridad) del Poder Marítimo y como tal su objetivo es el de contribuir a imponer la voluntad del Estado propio a otros Estados, donde en tiempo de paz, garantiza la protección y explotación de los recursos marítimos disuadiendo a potencias agresoras, y en tiempo de guerra, repele la agresión; ambas acciones en apoyo a la política nacional, para lo cual, hace uso irrestricto del CONTROL DEL MAR, negándoselo a su vez a otros Estados interesados.

Para cumplir con lo enunciado, el Poder Naval tiene cuatro tareas básicas a cumplir:

Contribución a la disuasión.
Control de áreas marítimas.
Negación del uso del mar al enemigo.
Proyección del poder hacia tierra.

Para explicar brevemente el término Poder, recurrimos al sociólogo, científico, economista y político alemán Max Weber, quien lo define como: "La posibilidad de imponer la propia voluntad al comportamiento de otras personas", y es esta posibilidad, el fin por sobre todas las cosas, independientemente de la forma como dicha imposición de voluntad se ejecute, teniéndose además en consideración que: "La posibilidad de imposición..." trae aparejada una relatividad del poder, así como,

los diversos grados y niveles en los cuales se ejerce. Es importante señalar aquí, donde tratamos de la relatividad del Poder, la frase pronunciada por Lord Acton en el Parlamento inglés, quien manifestó que: "El poder corrompe, el poder absoluto corrompe absolutamente", siendo ésta, entre otras, la razón que justifica la existencia de los diferentes poderes dentro del Poder Nacional, en los sistemas de gobierno de las naciones, a fin de evitar toda posibilidad de absolutismo, todo ello sin olvidar la cita de Séneca, quien pregona que: "El poder cuando es excesivo dura poco".

El poder, como ya dejaremos entrever, tiene tres únicas formas de ser ejercido y de la posible combinación de éstas podría derivarse alguna otra, consecuencia ineludible de la necesidad de imponer la voluntad propia a otra u otras voluntades con un fin específico, estas formas son: a) por coerción o coacción, la que implica el uso de alguna forma de violencia de la que se hace uso para que alguien ejecute algo en contra de su voluntad; b) por convicción, la cual se logra gracias a una gran capacidad de persuasión (léase disuasión) y; c) por adquisición, la cual implica obtener la sumisión de otra voluntad como canje ante una recompensa material.

A continuación se muestran cuatro cuadros, los cuales grafican per se y, en forma por demás clara, las deficiencias abismales que se manejan en Sudamérica, las cuales son la causa del estado de postración en la que se encuentran a la fecha, la mayoría de sus pobladores. La única manera de revertir esta situación es conformando una Comunidad de Naciones, a símil de la Comunidad Económica Europea, con el objeto de lograr, en el corto plazo, la calidad de autosuficiente en tres áreas sumamente sensibles, tales como: "Alimentación, energía y salubridad". Alcanzado esto, lo demás es cuestión de tiempo para poder combatir la extrema pobreza y evitar en el corto plazo una eclosión social que destruya el continente y el orden establecido y, que arrastre al resto de países a situaciones extremas no deseadas.

País	*Población*	*Extensión*	*Densidad*
China	1.286.975.468	9.559.867	135
India	1.049.700.118	3.287.588	319
Comunidad Europea	380.116.637	2.843.071	134
Sudamérica	362.912.197	17.074.900	21
EEUU	290.342.554	9.363.520	31
Rusia	144.526.278	16.995.800	175
Japón	127.214.499	374.744	339

Cuadro Nro. 2

De la observación del cuadro se puede inferir que no existe una relación directa entre la densidad poblacional de cada uno de los países y la riqueza de la cual hacen gala. Esto nos puede remitir al hecho de que la riqueza de los países está en función de la voluntad, tanto de su población como sobre todo de su clase dirigente para alcanzarla. Si bien es cierto que Japón no tiene las características clásicas de un

Estado Continente, su densidad poblacional, la más alta del planeta y el hecho de ser una potencia económica mundial lo sitúan en tal contexto.

País	*PBI Tonelaje*	*Marina Mercante*	*Tonelaje Exportación*	*Tonelaje Importac.*	*Deuda Externa*
China	5.700.000.000	27.035.7	40325,6	295,3	149,4
India	2.660.000.000	9.621.911	44,5	53,8	100,6
Comun. Europea	9.508.300.000	40.014.266	2.371,0	2.223,6	336,1
Sudamérica	2.529.000.000	3.705.044	161,9	121,3	582,6
EEUU	10.400.000.000	12.207.346	687,0	1.165,5	862,0
Rusia	1.350.000.000	5.490.103	104,6	60,7	153,5
Japón	3.550.000.000	13.335.833	383,8	292,1	NA

Cuadro Nro. 3

País	*Producción a nivel mundial*	*Consumo de petróleo (BBL/DIA)*
China	1° Productor Mundial de papa (83%), 1° Productor Mundial de algodón (22%), 1° Productor Mundial de arroz (32%), 1° Productor Mundial de hierro (23,5%),	4.975.000
India	3° Productor Mundial de algodón (14%), 2° Productor Mundial de arroz (22%), 2° Productor Mundial de azúcar (13%), 5° Productor Mundial de hierro(6,4%)	2.130.000
CEE.	Granos, carnes y vinos; transformadores de materia prima.	12.498.050
Sudamérica.	1° Productor Mundial de café (35%), 1 Productor Mundial de azúcar (25%), 1 Productor Mundial de oro, cobre, plata y estaño	1.891.699
EEUU	1° Productor Mundial de maíz (40%), 2° Productor Mundial de algodón (17%), 2° Productor Mundial de oro, cobre y hierro	19.650.000
Rusia	2° Productor Mundial de papa (11%), 5° Productor Mundial de trigo (5%), 3° Productor Mundial de cobre, 4° de oro y 3° de hierro	2.595.000
Japón	Transformador de materia prima.	5.290.000

Cuadro Nro. 4

País	Alfabetiz.	Agua Potable	Teléfono Móvil	Teléfono Fijo	Producción Eléctrica	Reservas Gas Nat.
ARGENTINA	97.10%	71%	3 millón	7.5 millón	97.17 billón kWh	768 billón cu m
BRASIL	086.40%	87%	4.4 millón	17.039 mll.	321.2 billón kWh	221.7 billón cu m
BOLIVIA	87.20%	83%	116,000	327,600	3.901 billón kWh	727.2 billón cu m
COLOMBIA	92.50%	91%	1,800,229	5,433,565	42.99 billón kWh	132 billón cu m
CHILE	96.20%	93%	944,225	2.603 millón	41.66 billón kWh	67.78 billón cu m
ECUADOR	92%	85%	384,000	1,115,272	10.74 billón kWh	106.5 billón cu m
PARAGUAY	94%	78%	510,000	290,475	1.496 billón kWh	
PERÚ	90.90%	80%	504,995	1.8 millón	20.59 billón kWh	245.1 billón cu m
URUGUAY	98%	98%	350,000	929,141	7.963 billón kWh	
VENEZUELA	93.40%	83%	2 millón	2.6 millón	87.6 billón kWh	4.202 trillón cu m
EE.UU.	97%	100%	69.209 mill.	194 millón	3.719 trillón kWh	5.195 trillón cu m
RUSIA	99.60%	99%	19 millión	30 millón	846.5 billón kWh	47.86 trillón cu m.
AUSTRALIA	100%	100%	8.6 millón	10.05 millón	198.2 billón kWh	2.407 trillón cu m
CHINA	86%	75%	65 millón	135 millón	1.42 trillón kWh	1.29 trillón cu m
INDIA	59.50%	84%	2.93 millón	27.7 millón	533.3 billón kWh	542.4 billón cu m
JAPÓN	99%		63.88 millón	60.381 mill.	1.037 trillón kWh	20.02 billón cu m
ALEMANIA	99%		55.3 millón	50.9 millón	544.8 billón kWh	298.3 billón cu m
AUSTRIA	98%	100%	6 millón	4 millón	58.75 billón kWh	24.9 billón cu m
BÉLGICA	98%	100%	974,494	4.769 millón	74.28 billón kWh	
DINAMARCA	100%	100%	1,444,016	4.785 millón	35.47 billón kWh	81.98 billón cu m
ESPAÑA	97.90%	100%	8.394 mill.	17.336 millón	222.5 billón kWh	254.9 millón cu m
FINLANDIA	100%	100%	3,728,600	2,847,900	71.2 billón kWh	
FRANCIA	99%	100%	11.078 mill.	34.86 millón	520.1 billón kWh	12.86 billón cu m
GRECIA	97.50%	100%	937,700	5.431 millón	49.79 billón kWh	254.9 millón cu m
IRLANDA	98%	100%	3 millón	1.6 millón	23.53 billón kWh	9.911 billón cu m
ITALIA	98.60%	100%	20.5 millón	25 millón	258.8 billón kWh	209.7 billón cu m
LUXEMBURGO	100%	100%	215,741	314,700	457 millón kWh	
PAÍSES BAJOS	99%	100%	4,081,891	9,132,400	88.32 billón kWh	
PORTUGAL	93.30%	100%	3,074,194	5.3 millón	44.32 billón kWh	
REINO UNIDO	99%	100%	43.5 millón	34.878 milli.	360.9 billón kWh	714.9 billón cu m
SUECIA	99%	100%	3.835 millón	6.017 millón	152.9 billón kWh	

Cuadro Nro. 5

El ex presidente de Brasil, Fernando Henrique Cardoso en su visita al Perú en 1998, en su discurso ante el Congreso de la República, resaltó la necesidad de impulsar tal hecho, el de la integración, por haberse convertido en una necesidad prioritaria para Sudamérica, lo cual ha sido ratificado por su sucesor, Luiz Ignacio Lula da Silva recientemente; y es que la integración de Brasil y Perú, obligaría a Bolivia a ingresar a tal proceso, con lo cual quedaría constituido el núcleo geopolítico del continente, estando llamados el resto de países por fuerzas centrípetas a formar parte del Estado Continente, con todos los beneficios que ello conlleva para los pobladores del mismo.

Finalmente quisiera traer a colación una sentencia de mi ilustre compatriota y distinguido colega vuestro, el historiador Don Jorge Basadre, tacneño, cuyo centenario

de su nacimiento justamente celebramos este año, quien sentencia:

"LO QUE IMPORTA NO ES LO QUE FUIMOS, SINO LO QUE PODRÍAMOS SER, SI DE VERAS LO QUISIERAMOS".

BIBLIOGRAFÍA

- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú**, Lima Ed. Cultura Antártica S. A. 1949, 2 t.
- Buse, Hermann. **Historia Marítima del Perú. Época Pre histórica**. Lima Ed. Ausonia, Talleres Gráficos S.A., 1973, Tomo II, Vol. 3, 987 p.
- Sauret C. Héctor "Área Capricornio: Frontera y nacionalismo", en **Revista de Estrategia Argentina**, N° 57, 1979, pp. 55-86.
- Wagner de Reyna, Alberto. **Los límites del Perú**. Lima Ed. Universitaria, 1961, 167 p.
- Palma, Hugo. **El sistema Internacional en sus Textos**. Lima, CEPEI, 1990, Tomo I, 618 p.
- García Valdivieso, José. **Áreas vitales y áreas marítimas estratégicas; un espacio geopolítico**. Lima, ESUP, 1979.
- Barandiarán Pagador, Luis. "El Grupo Andino y América Latina" en **Estudios Geopolíticos y Geoestratégicos** IPEGE N° 1, Lima, 1978.
- Van Dam, André. "Mañana, la Cuenca del Plata", en **Visión,** México 19 mayo 1978, Vol. 50, N° 11.
- Corporación Andina de Fomento. **Los ríos nos unen, integración fluvial suramericana**. Colombia 1999.
- CEPEI. **La integración regional entre Bolivia, Brasil y Perú**. Lima, 2002.
- **Revista Italiana de Geopolítica**. Alla scoperta di un continente i sud senza centro. Roma N°4 / 2003.
- **Gran Atlas Universal.** El Comercio, Tomos 1 al 10, 2002.
- García Valdivieso, José. "Apuntes sobre el poder y el poder naval". **Revista de Marina**, N° 2, 1997, Lima.

*Un testimonio de vida: la Escuela Naval que me formó (1927-1932)**

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA

*E*sta historia es la mía, pero es también la historia de cientos de oficiales de la Marina de Guerra del Perú egresados de la Escuela Naval del Perú. Corría el año 1927, el Presidente Augusto B. Leguía gobernaba el país desde 1919, y por Ley No. 4003 del 13 de octubre del mismo año se había constituido el Ministerio de Marina, separándolo del anterior Ministerio de Guerra y Marina, antigua organización que indudablemente situaba a nuestra Armada en condiciones de dependencia del Ejército, pues era mayormente a los generales a quienes se nombraba para este Ministerio. Sin embargo, el propio Presidente Leguía designó en varias ocasiones a políticos civiles de su partido, para el despacho de esta cartera, a fin de mantener el principio de sujeción de las fuerzas armadas al poder civil[1].

Uno de los actos más importantes del Presidente Leguía fue la contratación de la Misión Naval Americana. El Congreso, por ley N° 4435, promulgada el 5 de junio de 1920, aprobó un acuerdo firmado entre Estados Unidos y el Perú para el establecimiento de una Misión Naval. No se redactó un contrato formal que estipulara las pautas para la Misión misma, pero sí se efectuaron contratos individuales con cada uno de los miembros de la Misión, la cual estuvo constituida por Jefes y Oficiales superiores de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica, quienes asumieron los más altos puestos tanto en tierra como a bordo, y aun la Comandancia General de la Escuadra. Esta disposición bien pudo haber suscitado el descontento entre el personal naval superior, como había sucedido años atrás, cuando John Tucker, oficial superior de la Marina americana, fue incorporado a la Armada Peruana con el rango de contralmirante para ejercer el mando como jefe de la Escuadra peruana. Pero la oficialidad naval

* Reproducido del artículo preparado para el Libro Homenaje del Dr. José Antonio del Busto, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2006.

comprendió la conveniencia de tal decisión, por el retraso en que se encontraba nuestra Marina en relación con las otras marinas del continente. A partir de este momento, la institución naval dio un decisivo paso hacia la modernidad, incorporando nuevos reglamentos, directivas y sistemas de Estado Mayor. Así, se creó la Escuela Superior de Guerra Naval; la Escuela de Aspirantes para los marineros, los que pasarían, tras un periodo de enseñanza y entrenamiento, a formar parte de las dotaciones de los buques. Se dio inicio a los Cruceros de Verano, que comprendían navegaciones a lo largo del litoral y aun hasta el golfo de Panamá, en Balboa, cuando se requería realizar la carena de los buques, pues entonces no se contaba con el Dique Seco ni con el Arsenal, hoy Base Naval del Callao. La oficialidad y el personal subalterno lograron un importante y notorio progreso en profesionalismo y práctica en el mar. En el verano de 1930, la Escuadra, con los dos cruceros y los cuatro submarinos, realizó una memorable travesía con destino al puerto de Valparaíso (Chile), un viaje que hubiera resultado inimaginable hasta antes de la firma del Tratado de 1929. Esta significativa visita originó gran revuelo en el vecino país, donde las autoridades y la gente en pleno del puerto, no dudaron en brindarle un caluroso recibimiento.

La Escuela que me recibió el año1927, como institución académica, estaba organizada en departamentos ejecutivos y académicos, que tenían a su cargo la preparación de los planes de trabajo para el año académico. Los reglamentos eran similares a los de la Academia Naval de Annapolis, E.U., así como el programa curricular, que comprendía, en general, los mismos temas y aspectos profesionales que en aquella. Por iniciativa del director Charles Gordon Davy, los libros de texto y bibliografía profesional más actualizada, fueron traducidos al español y reproducidos a mimeógrafo e imprenta; de tal manera que, nuestros guardiamarinas contaban con la rica y moderna información que se publicaba para la Academia americana. Se consideraba que la Escuela Naval del Perú era la única en su género en el mundo hispano hablante que contaba con una colección semejante de textos profesionales, académicos y especializados[2].

La carrera duraba seis años y estaba concebida en los mismos términos que la Academia Naval de Annapolis, E.U., lo que significaba que seguían los métodos y currículum de aquella. Se brindaba una estricta formación profesional y además se entrenaba a los cadetes navales para las tareas de cubierta e instalaciones de ingeniería. Al término de los estudios, los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando o de ingeniería[3]. Su rigor académico le dio una gran prestancia y fue catalogada en su tiempo como la mejor de América Latina.

Sobre el sistema de enseñanza, don Jorge Basadre señalaba que, con la metodología académica de la Misión Naval Americana se infundió a la Escuela una tendencia práctica, en contraste con la teórica de la Misión Naval Francesa[4]. Juan Manuel Castro Hart, compañero de promoción y entrañable amigo, dice de este hecho:

> "... en el segundo año, se empezaba a instituir profesionalmente el sistema de instrucción; en la Escuela era el llamado sistema inteligente... [antes] los franceses le

daban mucho vuelo imaginativo al intelecto, su sistema de enseñanza era un sistema intelectual, mientras que la misión naval americana... el sistema inteligente hacía reposar todo esfuerzo en el alumno y ubicaba al instructor como un guía [dejando en libertad la iniciativa personal]"[5].

La Escuela vivía tiempos de modernidad. En 1928 se había instalado el servicio de time-ball para todos los buques surtos en el puerto del Callao, y más adelante, se extendió a toda la república. La señal horaria se recibía directamente desde Annapolis, E.U.[6]

CHARLES GORDON DAVY, EDUCADOR Y FORJADOR DE HOMBRES

La Escuela Naval del Perú, bajo la dirección de ese extraordinario líder, el capitán de navío (USN) Charles Gordon Davy, se transformó y modernizó durante el corto periodo de 1921 a 1930, no sólo porque se instauraron las técnicas y sistemas de la Academia Naval de Annapolis, sino por el influjo de la mística que supo inspirar en los cadetes. Se creó el Cuerpo Único de Oficiales, reemplazando el sistema antiguo de oficiales de cubierta y de ingeniería, pues estos últimos, hasta entonces, se habían formado profesionalmente en diferentes centros de instrucción en Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica.

El capitán Davy, graduado en Annapolis en 1906, había servido a bordo de diversos acorazados de la Armada U.S.A., hasta su nombramiento como Secretario de Estado del Estado Mayor del Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico; más adelante, participó en la Campaña Nicaragüense. Posteriormente, sirvió en el acorazado "New York", en la Escuadra de Asia, como Oficial de Estado Mayor. Después de este embarque, integró el staff de Personal y Navegación del Departamento de Marina. Durante la I Guerra Mundial, perteneció al Estado Mayor del Almirante Sims, en aguas europeas, y más adelante, tuvo el comando de los destroyers "Kimberly" y "Broomy", integrando las fuerzas antisubmarinas del Almirante Sir Lewis Bayly. Cuando estuvo al mando del Kimberly, fue recomendado ante la superioridad por acción distinguida. Al término de la guerra, fue destinado al Departamento de Marina, y en ese momento se le selecciona para venir al Perú integrando la Primera Misión Naval Americana, en agosto de 1920. El 9 de febrero de 1921, aún con el grado de capitán de fragata, asume la Dirección de la Escuela Naval, cargo que ocuparía por once fructíferos años. Tenía además a su cargo la Dirección de Comunicaciones Navales, cuya oficina estaba también ubicada en la Escuela; allí quedaba la principal estación de radio de la Marina. El año 1930, los cambios políticos que sacaron del gobierno al presidente Leguía motivaron su retorno a los Estados Unidos. Falleció el año 1957. En el homenaje póstumo que se le rindiera en la Escuela Naval, el contralmirante Emilio Barrón, Ministro de Marina, manifestaba: "Davy fue el signo de una vasta labor constructiva; mantuvo en alto las normas de la ética profesional, de la disciplina, del honor y del trabajo. ... Davy al servicio del Perú fue leal a sus compromisos de hombre y de profesional"[7].

El capitán de navío Charles Gordon Davy fue nuestro director inolvidable hasta nuestro 4to. Año, en 1930, en que se produjo la revolución del Comandante Luis M. Sánchez Cerro. Vino entonces un periodo negativo tanto para la Marina como para los otros institutos armados. En la Escuela Naval, la consecuencia inmediata fue la partida de Davy.

Mi paso por la Escuela está marcado por la carismática personalidad de Davy. Viene a mi memoria su nítida y menuda figura, de esmerado porte militar, recorriendo la escuela seguido por su ordenanza. Llegaba a su oficina a las 7:50 de la mañana, para el izamiento del Pabellón. A las 10, recorría íntegramente el área de la Escuela, en una revista que cubría todos los departamentos, alojamientos, comedores de cadetes, cámara de oficiales, cuadras de marineros, gimnasio, enfermería, campo de deportes, etc., observando su funcionamiento en cada uno de sus detalles; sumamente escrupuloso con el orden y el aseo, solía de vez en cuando hacer su "show personal": con mucho disimulo dejaba caer un papelillo para luego con gran aparato recogerlo personalmente a la vista de todos[8].

Se dirigía a nosotros en perfecto español, cortésmente, cordialmente, aunque, como compensando su estatura, con decidida y enérgica voz, evidenciando su condición de líder nato. Pero era sobre todo su interés humano lo que lo hacía un conductor de hombres. Le gustaba hacer gala de que conocía a cada uno de los cadetes, y siempre nos llamaba por nuestro nombre, sin equivocarse jamás. Se mantenía al tanto de los progresos de cada uno, y tenía la meticulosidad de ver las notas de los noventa cadetes y poner su visto bueno en cada libreta que se enviaba a los padres.

El comandante Davy y su esposa Mary vivían en el hermoso chalet especialmente construido para vivienda del Director, ubicado dentro de la misma área de la Escuela, por lo que realmente se podía decir que compartía su vida con el alumnado. Desde que llegó a la Escuela, había emprendido su misión de educador con una decidida voluntad de cambiar la mentalidad del oficial naval peruano y de darle un nuevo enfoque a la instrucción en la Marina; para ello había implementado un reglamento que realmente fue un modelo en su tipo. Además, tenía sumo interés en que la Escuela cultivara un estilo de vida que se resumía en el lema de *Mens sana in corpore sano*, por lo cual incentivaba el amor a los deportes, la higiene personal, la comida sana, el orden.

Recuerdo el último día de su estancia en la Escuela, en 1930, cuando finalmente tuvo que abandonar su cargo. Era un medio día de la primera semana de setiembre cuando por última vez el comandante Davy y su esposa, sentados a la puerta de su casa, contemplaban el paso de la compañía de cadetes desfilando desde las aulas al edificio de los alojamientos; al verlo, los cadetes no pudieron conservar la compostura, y rompiendo filas se acercaron en tropel a ellos. Fue un momento de profunda emotividad que ha quedado por siempre en nuestra memoria. Y, más tarde, cuando el auto que los llevaba se alejaba de la Escuela, los cadetes, desde el segundo piso, con las sábanas a modo de pañuelo les dábamos el último adiós desde las ventanas del edificio N° 2[9].

Nunca regresó. Aunque sé que solía decir que jamás lo abandonó la nostalgia

de los años pasados en el Perú. Yo tuve la suerte de verlo ya en el otoño de su vida. Primero, en el año 1939, durante una travesía que realizamos a bordo del "Grau" hasta el puerto de San Francisco, cuando él visitó nuestro buque. Nuevamente, ya en 1956, lo vi por última vez cuando acompañé al ministro de Marina, almirante Emilio Barrón Sánchez a los Estados Unidos. Acudimos a su residencia en Los Ángeles, California, donde vivía desde su regreso del Perú, con el grato encargo de imponerle la condecoración de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador. Fue un acto muy significativo, pues el almirante Barrón había integrado la primera promoción formada por Davy[10].

Un año después, en 1957, Charles Gordon Davy falleció.

LA PLANTA DE LA ESCUELA NAVAL

Ya desde su primer gobierno, el presidente Leguía había dispuesto la construcción de un local para la Escuela Naval en La Punta, en reemplazo del que había funcionado en Bellavista.

Se había destinado un predio estatal de 14,000 metros cuadrados y se nombró una comisión encargada del proyecto, la que estuvo constituida de la siguiente manera:

Presidente: Ingeniero Enrique Oyanguren
Miembros: Capitán de navío Eulogio S. Saldías, Capitán de navío José Theron (miembro de la Misión Naval Francesa), Arquitecto Ricardo Malachowski.

La ejecución del proyecto se encargó a la firma "José Pardo e hijo" y los trabajos se iniciaron el 16 de febrero de 1912; el 15 de setiembre del mismo año, el presidente Leguía declaraba inaugurado el edificio[11]. Esa primera obra es la que nosotros conocimos después como el "Edificio Grau", concebido para albergar a doscientos alumnos. Estaba diseñado en forma de una letra "C", cuyos brazos ese abrían en un ángulo de noventa grados. La fachada mostraba en la parte central, entre los dos pisos, una escultura que representaba la proa de un buque. Empero, la escuela inició sus funciones efectivas recién el 4 de febrero de 1915, bajo la dirección del capitán de navío Manuel Ugarte[12]. Ese fue el local que mi promoción encontró a su ingreso a la Escuela Naval en 1927. Para ese entonces, antes de su conclusión definitiva, se vio que iba a resultar muy reducido para sus fines. En 1917, se le habían anexado construcciones de madera a sus costados para aliviar en algo la estrechez. En estos pabellones se encontraban los talleres de máquinas, mecánica, física y electricidad. La Municipalidad hizo donación de un predio colindante, lo que permitió disponer del terreno para la construcción de un chalet para alojamiento del director, lo que permitió que aquel pudiera ejercer sus funciones de control y supervisión dentro de las mismas instalaciones de la escuela, al mismo tiempo que mantener la cercanía que permitió la fluida relación cordial, amical y casi patriarcal con el alumnado.

En la década siguiente, el solitario edificio inicial resultó insuficiente para atender las crecientes necesidades de la compañía de cadetes, por lo que se

construyeron nuevos edificios y diversas instalaciones que se fueron modernizando con el paso de los años. Así, en mi primer año de cadete, en 1927, se construyó el edificio "San Martín", que pasó a ser el "Edificio número 2", destinado para alojamiento de oficiales y cadetes, el cual pudo ser inaugurado antes de la fecha prevista, señalada para el 1° de marzo de 1928. En el discurso-memoria del comandante Davy el 30 de diciembre de 1927, en ocasión de la inspección anual de la Escuela que realizaba el Presidente de la República, manifestaba que se habían construido ocho pabellones adicionales y se había modificado o reformado todo el plantel original. Se había requerido la expropiación de varios terrenos anegadizos que tuvieron que ser rellenados, marcando la expansión de la Escuela en terreno ganado al mar; señalaba que el campo de ejercicios había sido una laguna que se tuvo que rellenar, como se había hecho también con las calles que rodeaban el terreno original[13].

En el viejo e inolvidable Patio de Honor, las seis aulas ocupaban la parte baja del edificio, y en el centro la Dirección, Subdirección, Biblioteca y la Prevención. En los altos, segundo piso, los dormitorios, Babor y Estribor, con camas en cada banda, el comedor de oficiales al centro. El comedor de cadetes funcionaba en un edificio lateral de un solo piso, con el techo de tijerales y mesas para ocho cadetes en cada una, integrada por alumnos de diferentes años, presididas por un cadete de los últimos años. El Oficial de Guardia almorzaba y cenaba en una mesa del fondo y lo acompañaban los Cadetes Jefes de la Compañía. El gimnasio estaba en la parte derecha del primer piso; y las duchas, unas treinta en cada banda, quedaban al costado del mismo gimnasio. Existían además, otras instalaciones que surgieron periféricas al edificio principal, dentro de la misma área de la Escuela: la enfermería, que estaba instalada en un chalet prefabricado de madera; la lavandería y el taller de herrería, que habían sido edificados por el personal de la Escuela durante 1925; y el pequeño muelle de madera que había sido alargado para soportar el tránsito continuo de los cadetes[14], cuando desfilábamos muy de mañana para tomar nuestro habitual chapuzón en el mar, así como para las prácticas de remo y vela, deportes que se hacían cada vez más populares entre los cadetes navales, en franca competencia con los clubes Regatas Unión y Canotieri.

MI NUEVA VIDA EN LA ESCUELA NAVAL

Tuve el privilegio de vivir esa etapa constructiva de la Escuela. Como todos los años, en el mes de marzo de 1927, se llevó a cabo el concurso de admisión de cadetes para la Escuela Naval. Según la convocatoria, el curso de estudios comprendía un periodo de seis años, a la conclusión del cual los graduados estaban aptos para desempeñar el servicio, bien de comando, o de ingeniería[15]. Para ese año se declararon veinticinco vacantes, número superior a los de años anteriores. Nos presentamos trescientos cuarentiún postulantes, en su mayoría procedentes de los Colegios Recoleta e Inmaculada, así como del viejo y prestigioso Colegio Nacional de Guadalupe. No había entonces más colegios importantes. A ellos se sumaron

La planta orgánica de la Escuela Naval del Perú con su director capitán de navío Charles Gordon Davy.

algunos aspirantes de provincias. Los requisitos estipulaban contar entre 15 años y seis meses y 18 años y seis meses de edad; no se exigía haber terminado un año específico de instrucción, sino simplemente aprobar los exámenes de selección, que eran bastante rigurosos; de tal manera que se presentaban muchachos de segundo hasta quinto de media, y el año en que yo me presenté ingresaron inclusive postulantes que venían de la Escuela de Ingenieros. Las materias en las que se examinaba a los postulantes eran: aritmética, álgebra elemental, geometría plana, elementos de historia general, Historia del Perú, elementos de geografía general, Geografía del Perú y gramática castellana[16].

Otro de los requisitos era, además de buena conducta, ser hijo legítimo, condición que no se contemplaba para el ingreso al Ejército o la Policía -aún no existía la Fuerza Aérea-. Esto indicaba ya que la Marina ha sido siempre muy conservadora y, en cierta forma aspiraba a constituir una élite[17]. La rigurosa selección obedecía al definido propósito de colocar a la Marina peruana entre las mejores de su clase. Se ponía mucho énfasis en que la Escuela estaba dirigida bajo los mismos patrones generales de eficiencia de la Academia Naval Americana, de la cual seguía el modelo[18]. Se convirtió en la mejor institución académica del Perú y se estimaba que ninguna de su género del mundo hispanoparlante se le equiparaba. La instrucción era gratuita en la Escuela Naval, los cadetes solamente pagábamos una pequeña cantidad de dinero para los útiles de escritorio. Pero, eso sí, al egresar como oficiales no se les daba a los alfereces ni uniforme ni equipo, todo debía ser pagado por la familia del oficial que, indudablemente en muchos casos tuvo que endeudarse por un buen tiempo, teniendo en cuenta que en esa época se exigían más uniformes de los que actualmente se usan.

Éramos cinco aspirantes que proveníamos del colegio La Recoleta, entre ellos el inefable "Coloradito" Enrique León de la Fuente, pacasmayino de vieja estirpe, marinero cien por ciento y audaz submarinista. Nos conocíamos desde los diez años de edad, estudiantes del mismo colegio, y juntos vivimos después inolvidables días a bordo de los viejos "R", viajando a la zona del Canal y a Filadelfia (E.U.) para el primer cambio de baterías que se les hizo a los submarinos. Dejo para otra ocasión el escribir algo acerca de los muchos capítulos de nuestra historia vividos en común a bordo del "R-3". Con mi promoción ingresaron tres provincianos, todos de Arequipa.

En abril del año 1927, veinticinco jóvenes entusiastas[19] habíamos emprendido una nueva vida al trasponer el umbral de la Escuela Naval; una nueva vida en la que tuvo un trascendente rol el capitán de navío Charles Gordon Davy, formador de hombres, excepcional director de la Escuela Naval. Se sumaron cinco cadetes que repetían el primer año, constituyendo así el grupo más grande para la época, lo que obligó a realizar una extensión de las clásicas carpetas de esos años, mesas largas que daban asiento a unos doce cadetes, separados por una división a ambos lados. Con nuestro ingreso, el número de cadetes en la Escuela llegó a ochenta y uno, cifra máxima que alcanzaba el alumnado hasta esa fecha, distribuidos en las seis secciones para cada uno de los años. El 4to. año

estaba constituido por tan solo cuatro cadetes que, al igual que los demás, tres años después se graduarían de Alfereces de Fragata. De los treinta cadetes que cursamos el primer año sólo nos graduamos dieciséis.

El 1° de abril de ese año, tuvo lugar, a las 11 a.m., el juramento de los alumnos que ingresábamos. A la ceremonia asistieron el ministro de Marina, Dr. Arturo Rubio, el Jefe de Estado Mayor de Marina, capitán de navío Alfredo Graham Howe, toda la plana mayor de la escuela y las familias de los nuevos cadetes. Charles Gordon Davy nos dio la bienvenida con un discurso en el que nos trazó, a grandes rasgos, lo que se esperaba de nosotros y lo que sería nuestra vida en adelante:

"Dentro de breves instantes ustedes darán el paso más importante que jamás hayan dado hasta el presente momento. Ustedes cesarán de formar parte de los paisanos, para entregarse a la Armada Peruana, como una parte integrante de la institución naval del país, la primera línea de la defensa nacional.

"Ustedes dejarán de pertenecer a sus familias y desde hoy en adelante nos pertenecerán. Hasta el más pequeño detalle de vuestra vida será regulado por nosotros. Trataremos directamente con ustedes y no con sus familias. Desde ahora ustedes serán hijos de la Nación, destinados a ser educados y entrenados para llegar a ser Oficiales de la Armada Peruana, destinados a una vida de trabajo duro, disciplina férrea, sacrificio voluntario y absoluta veracidad"[20].

Reseñó en breves y sabias palabras lo que él entendía que debía ser la misión de la Escuela Naval, cuyo destino dependía en aquellos momentos de su entera responsabilidad:

"Hacer del personal que se recibe, caballeros instruidos, perfectamente adoctrinados sobre el honor, la rectitud y la verdad, con espíritu más bien práctico que académico, con lealtad inalterable hacia su Patria, con cimientos formados con principios de instrucción sobre los que, la experiencia adquirida en la mar podrá edificar al Oficial de Marina completo; sin perder de vista, sin embargo, el hecho de que mentes sanas en cuerpos sanos son necesidades indispensables para el cumplimiento de las misiones individuales de los graduados, y que la mayor eficiencia de estas misiones se logrará únicamente si, mediante una disciplina humana, firme y justa, aquellos entran al servicio llevando en sus corazones profundo y arraigado cariño, respeto y admiración por ésta su Escuela y hogar, y eterna convicción de la responsabilidad que es suya ante el sagrado lema: Mihi Cura Futuri "Yo cuido el porvenir"[21].

Encontramos una Escuela ordenada y pulcra, que de ahí en adelante se convirtió en nuestro nuevo hogar, pues aun en días de salida era obligatorio regresar a dormir. El tranvía que iba a La Punta fue testigo de nuestros ires y venires, muchas veces corriéndonos el albur de no alcanzar el último vagón del día.

Además del director, captain Davy, con rango de capitán de navío para los efectos de su servicio en la Marina peruana, se encontraba el comandante Sub-Director -para el año 1927 ejercía el cargo el capitán de fragata Tomás M. Pizarro-, y dieciocho oficiales asistentes, sin contar al cuerpo médico.

La Compañía de Cadetes estaba constituida por tres secciones al mando del Cadete del 6to. año, Juan Francisco Torres Matos, prestigioso almirante, después Comandante General de la Marina, Ministro y co-Presidente de la República. Su personalidad, carisma y don de mando, hicieron de él un ejemplo para quienes iniciábamos nuestra carrera naval. En el mes de abril de 1927, al ingreso de nuestra promoción, éramos los únicos cadetes en la Escuela, pues los integrantes de los otros años se encontraban de vacaciones después que el Crucero de Verano de ese año se extendiera hasta Centroamérica, arribando a los distintos puertos de esos países. El teniente primero Víctor M. Ontaneda Menacho fue el Oficial encargado de nuestra formación militar en esos treinta días. Con gran porte militar, de estatura más bien baja, fuerte contextura y recio carácter, cumplió a cabalidad la tarea de transformarnos de "jóvenes civiles" en Cadetes Navales. Supo imprimir el rigor necesario para tan trascendente cambio. No trepidaba en obligarnos a tomar las posiciones: de saludo al frente, la marcha en formación y, en general, todas las situaciones, utilizando hasta las manos y su voz tonante. Realmente llegamos a temerlo. Sin embargo, más adelante, en la vida profesional, coincidimos en el servicio a bordo de los submarinos, y pudimos cultivar una noble amistad, hasta llegamos a tratarnos de "tú", situación que años antes me habría parecido impensable. Cosas de la Marina.

LA VIDA COTIDIANA EN LA ESCUELA

La Escuela Naval funcionaba en el local de La Punta, el cual, como ya hemos comentado antes, había sido modernizado para este efecto. Era bastante cómodo para el número de cadetes que albergaba, que en verdad era bastante pequeño; yo recuerdo que cuando estábamos en primer año, el total de alumnos en la Escuela no llegaba a noventa.

Los cadetes llevábamos una vida muy sana; nos levantábamos a un cuarto para las seis de la mañana con el toque de corneta, y era la hora para los ejercicios, y después al mar obligatoriamente, tanto en verano como en invierno; después pasábamos a la ducha. La rutina de los cadetes durante los cinco días laborables de la semana, estaba regida por el siguiente horario:

5.45 Levantarse
6.00 Ejercicios y baño de mar
6.50 Formación e inspección
7.10 Desayuno
8.00 Izado del pabellón con la compañía de Cadetes formada para los honores
8.10 Clases
11.45 Fajina
13.00 Almuerzo
14.00 Clases
15.30 Fajina (deportes)

18.15 Formación e inspecciones
18.30 Comida
22.00 Silencio

El día sábado por la mañana, el Comandante Director realizaba la revista de inspección, después de lo cual terminaban las labores de la semana. La salida era a las cuatro de la tarde, para regresar el mismo día sábado a las diez y media de la noche. Los domingos se salía después de la misa, a las diez de la mañana, y se debía regresar a las seis de la tarde, de tal manera que los cadetes no dormían jamás en sus casas, excepto una vez al año, en Navidad. Las clases terminaban después de los exámenes de diciembre, y el 1° de enero o el 2, se iniciaba el Crucero de Verano que comprendía tres meses, de enero a marzo. El mes de abril nos daban vacaciones, con excepción de los desaprobados, que debían quedarse en la Escuela para prepararse y dar exámenes de aplazados. No se podía repetir más de un año: si uno repetía el primero o el segundo año, ya estaba en peligro de ser expulsado; y hubo casos de cadetes que estando a punto de culminar la carrera, y que ya tenían en su haber un año repitente, fracasaron en el quinto año.

Para los alumnos de quinto y sexto año, el día sábado había un embarque a bordo del B.A.P. "Teniente Rodríguez" para realizar prácticas marineras; salíamos por cinco o seis horas, generalmente desde las ocho de la mañana hasta las dos o tres de la tarde. Era una jornada muy dura, porque se trataba de un buque de bajo desplazamiento, que se movía muchísimo y tenía muy poca estabilidad. Era un buque francés; en la versión de la época, era un cazatorpedero, buque rápido para los de entonces. Era, además, una nave emblemática, pues había sido el primer buque de guerra que pasó el Canal de Panamá el año 1914, en su viaje de Francia al Perú, cuando venía para incorporarse a la escuadra peruana. Había arribado a la boca del río Amazonas (Belem do Pará), y de allí se dirigió a Panamá para pasar a la costa del Pacífico. Las autoridades del Canal le adjudicaron como premio la liberación del pago del derecho de tránsito todas las veces que tuviera que pasar por el Canal. Y es el único caso que se conoce a este respecto. Bueno, el "Rodríguez" era un pequeño buque (500 toneladas de desplazamiento y cerca de 30 nudos de velocidad) a carbón, de manera que la faena a bordo era realmente muy pesada, pues los cadetes teníamos que alimentar las calderas, trabajo muy duro, fuerte, que, a no dudarlo, contribuyó a formarnos el carácter.

LOS DEPORTES

Hacíamos honor al lema *Mens sana in corpore* sano con una intensa práctica de los deportes y el atletismo; prácticamente se nos obligaba a hacer deportes todo el año, y estos variaban de acuerdo a un programa muy bien diseñado. Se había hecho tradición la competencia deportiva con la Escuela Militar de Chorrillos, con la cual había una rivalidad muy marcada, sobre todo porque de alguna manera los chorrillanos se resentían porque a los cadetes navales se les consideraba una élite. Los torneos de fútbol eran el pretexto para que las barras de uno y otro lado dieran rienda suelta a su

ingenio en contrapunto, así como también para soltar toda la bilis guardada.

Con gran entusiasmo se practicaban los deportes acuáticos, la boga en falúa y en bote; la vela; asimismo, la natación, el waterpolo y saltos ornamentales. Asimismo, el fútbol, el béisbol y el básquet daban muchos lauros a la Escuela. Y, en atletismo, la YMCA, la Universidad de San Marcos y la Asociación Social de la Juventud (ASJ), nos disputaban los premios en los campeonatos de Fiestas Patrias[22]. Cuando yo ingresé, el cadete Pedro Gálvez, de la promoción de 1923, defendía sin rivales cercanos, el pabellón de la Escuela Naval en las pruebas de atletismo. En el Campeonato Sudamericano de Atletismo en Lima, en 1929, estableció el récord sudamericano en la prueba de 400 metros con vallas, al poner un tiempo de 55 segundos 1/5, marca que ha permanecido imbatible desde aquel año para los atletas de la Escuela Naval[23].

Me viene a la memoria el "Chato" Raygada. El cadete de sexto año, Julio Abel Raygada de la Carrera, padre del connotado almirante y buen amigo, Julio Abel Raygada García, era verdaderamente "chato", hombre de brillante personalidad, que derrochaba simpatía, gracia y buen humor. Yo diría que fue el innegable creador del "fulbito": una vez que entraba al gimnasio, inmediatamente procedía a separar los dos equipos, cinco por lado. Indefectiblemente yo era uno de sus seleccionados. Y ahí empezaba lo bueno, porque nos trenzábamos en tremendo juego, en el que llovían golpes y patadas que él, en su condición de capitán, nos propinaba a su gusto, gritando a todo pulmón para animar a su equipo.

Dentro del plan de reorganización de la Escuela, desempeñaban un rol principalísimo los deportes y el atletismo. Don Jorge Basadre en su Historia de la República del Perú, le reconoce al comandante Davy el haber contribuido "en forma descollante a la divulgación de los deportes"[24]. El almirante Jorge Parra del Riego expresa al respecto, que no solo fue uno de los logros más significativos de la Misión Naval el introducir los deportes en forma intensiva en la Escuela, sino que su influencia se extendió en forma excepcional entre la juventud peruana[25].

LOS CRUCEROS DE VERANO

Los Cruceros de Verano, se realizaban de enero a abril. Se recibía a bordo de las diferentes unidades de superficie y de submarinos a grupos de cadetes bajo la dirección de un instructor de la planta orgánica de la Escuela Naval. Se efectuaban a lo largo del litoral y muchas veces llegaba hasta Panamá, aun a los demás países de Centroamérica. La última etapa del Crucero de 1930, en el mes de marzo, comprendió la visita de las divisiones de cruceros y submarinos al puerto de Valparaíso (Chile), hecho que revistió una gran significación en nuestra tradición naval y en la vida de los dos vecinos países, pues se trataba del primer acercamiento entre ambos después de finalizada la Guerra del Pacífico.

Si bien no se contaba entonces ni tampoco ahora con un Buque-Escuela, la práctica en los buques era intensiva y nos ayudaba a formarnos como "hombres de mar". Eran en total, durante los seis años de vida académica, cinco cruceros intensivos en la

Escuadra. Durante el transcurso de ellos, se efectuaban cambios de cadetes entre cruceros y submarinos. Allí nos hicimos "marineros", pues practicábamos junto al personal subalterno en todas las actividades de cubierta, manejo marinero, artillería, máquinas de propulsión y compartimentos de calderas; asimismo, maniobras tácticas, ejercicios en la mar, ejercicios de inmersión y ejercicios de tiro y torpedos.

SOBRE EL MOTÍN DE LOS MARINEROS

La Escuela Naval había tenido, durante el periodo de gobierno del presidente Leguía, un nivel de excelencia que, desgraciadamente, se vio menoscabado después del golpe de estado de 1930. A partir de entonces, y en un corto lapso, se sucedieron varios directores en el cargo, en esa etapa difícil del gobierno de Sánchez Cerro, con la presencia del Apra en el escenario político. Como es tradición en la Marina, la Escuela se había mantenido apartada de la política, pero no pudo escapar a los funestos acontecimientos que vivía el país, agravados por las consecuencias económicas del crac de 1929. Respecto del motín de los marineros del 18 de abril de 1932, me permito hacer un recuento de los antecedentes, tal como pude percibirlos entonces. El año anterior se había inaugurado la Escuela de Aprendices Navales -que era lo que hoy conocemos como la Escuela Técnica, CITEN- y cuando se hizo el llamamiento para ocupar las plazas, se pidió jóvenes con instrucción avanzada; fue así que ingresaron muchachos de muy buen nivel, muchos de los cuales habían postulado antes con nosotros a la Escuela Naval. Como aprendices navales, llevaban una vida muy cercana a nosotros los cadetes, pues al ser la Escuela bastante reducida, teníamos que compartir los mismos espacios, tanto en la rutina diaria como en los deportes, y otro tanto en las prácticas marineras; eran muchachos decentes que, además, en muchos casos, eran también amigos nuestros. Yo diría que uno de los factores que favoreció la revolución fue que en el cuerpo de aprendices se encontró un grupo fácil de influenciar, quizá porque en el fondo estos muchachos se sentían un poco defraudados, relegados a otro nivel, y esta susceptibilidad fue muy bien explotada políticamente por los apristas. Cuando a finales de ese año, el crucero "Bolognesi" navegó con el crucero de verano a Panamá, y el buque tuvo que quedarse más de dos meses para efectuar reparaciones, un gran número de dirigentes apristas que casualmente se encontraba ahí, tuvo la oportunidad de establecer contacto con los aprendices navales y adoctrinarlos muy bien, atizando resentimientos. Cuando se produjo el motín, los cabecillas resultaron ser, en su gran mayoría, alumnos de la Escuela de Aprendices. Nos afectó muchísimo, pues se trataba de muchachos muy allegados a nosotros. El comandante Gálvez, a la sazón Director de la Escuela, hizo referencia a los sucesos en su memoria anual: "Es de lamentar que a principios del año académico, sufriera esta Escuela perturbaciones en su funcionamiento, como consecuencia de la propaganda antipatriótica -se refería a propaganda aprista- que con tanta actividad trató de infiltrarse, para sobornar algunos

elementos del personal subalterno, razón por la que el Ministerio de Marina se vio en el caso de intervenir en forma radical". Sin embargo, aún quedaban rezagos de la indisciplina, pues, en setiembre, cuando asumió la Dirección de la Escuela, si bien encontró normalizada su marcha, todavía había marineros soliviantados que fueron dados de baja y entregados a la autoridad policial[26].

LA GRADUACIÓN

Al terminar los estudios en la Escuela Naval, los cadetes se graduaban de alfereces de fragata en una ceremonia muy lucida, como es tradición hasta la fecha. Los 16 cadetes que nos graduábamos en diciembre de 1932, recibimos de manos del Presidente de la República, general Luis M. Sánchez Cerro, el diploma que acreditaba y confirmaba nuestra aptitud para obtener los despachos de alfereces.

En nuestra promoción habíamos ingresado veinticinco, número que se incrementó a treinta, porque encontramos a cinco que estaban repitiendo el año. Durante los seis años algunos se fueron quedando o fueron eliminados. Con mi promoción pasó una cosa bien especial; cuando estábamos en el tercer año de alfereces de fragata, se produjo un llamado para entrar a la Escuela de Aviación, mejor dicho para conformar la Fuerza Aérea. Siete se pasaron a la Aviación, y fueron ellos los que constituyeron la base de la futura Fuerza Aérea, que se inició al año siguiente en la Escuela de Oficiales Jorge Chávez. Ellos ocuparon los primeros puestos en la Aviación y alcanzaron prontamente los cargos directivos de la nueva institución. Así pues, de mi promoción permanecimos nueve en la Marina de Guerra[27].

Como todos los oficiales que egresaban de la Escuela, fuimos designados a los cruceros, repartidos entre el "Grau" y el "Bolognesi". Se consideraba necesario que los alfereces fueran a los cruceros, porque allí era donde se hacía una vida militar de manera más dura; la idea era formarlos desde muy jóvenes en la disciplina naval; y era precisamente en los cruceros donde se ejercía un control mucho más estricto y se daba, además, la oportunidad de enriquecer desde muy temprano la experiencia marinera.

Como oficiales de Marina, emprendíamos esta nueva travesía premunidos de los más altos ideales de servicio a la Marina y a la Nación, fortalecidos con la moral y el espíritu de cuerpo, y un profundo sentido de dignidad inspirados en la figura paradigmática de Grau y de los marinos que nos antecedieron en la historia.

A MANERA DE COLOFÓN

La Marina de Guerra que renació de sus cenizas a inicios del siglo XX, representó una presencia señera en el escenario nacional, esencial para el renacimiento del sentido de dignidad nacional, apabullado y anémico después de la infausta guerra del Pacífico. Creo que no se le ha hecho aún cabal justicia a la labor de don Augusto B. Leguía; el tipo de régimen de su segundo gobierno, el Oncenio dictatorial, opacó los actos trascendentes de su gestión para modernizar el país, como fueron las

Promoción que ingresó a la Escuela Naval el año 1927 Cadetes de 4º año. 1931.

De pie, de izquierda a derecha: Carlos F. Moya, Franklin Alarco, Guillermo Van Oordt, Salvador Mariátegui, Luis Conterno, Enrique Ciriani, Rodolfo Vargas, Óscar Carlín, Salvador Noya.

Sentados, de izquierda a derecha: Alberto Carrillo, Raúl de la Puente, Gregorio del Castillo, Fernando Lino, Federico Salmón de la Jara, Juan Manuel Castro Hart, Enrique Escurra.

importantes disposiciones que dio para colocar a nuestra Marina en el más alto nivel, pues tenía la convicción de que los pueblos que carecen de poder naval están condenados a una vida de inseguridad, expuestos a sufrir cualquier tipo de agresión o agravio. Desde su primer gobierno, en 1912, trazó una definida política naval en la que era parte fundamental el programa de adquisiciones navales; se compraron el caza-torpedero "Rodríguez" y los submarinos Ferré y Palacios, y contrató en 1912 con la empresa norteamericana Electric Boat Company la construcción de ocho sumergibles más, cuya compra no llegó a concretarse pues el presidente Billinghurst, durante su gobierno canceló la operación.

Como señala don Jorge Basadre en su Historia de la República del Perú, Leguía se anticipó a su tiempo al vislumbrar la importancia de los submarinos como arma decisiva en la guerra naval[28]. Siguiendo el plan de adquisiciones, había hecho también los arreglos para la compra del crucero-acorazado "Dupuy de Lôme", que debía haber llevado el nombre de "Comandante Aguirre" en la escuadra peruana. Este buque nunca llegó al Callao; una serie de impedimentos, y posteriormente la I Guerra mundial, así lo determinaron.

Pero fue en su segundo gobierno cuando Leguía pudo desarrollar su ambicioso programa de política naval. Eran entonces otras las condiciones; la bonanza que siguió a la I Guerra mundial alcanzó a nuestro país en forma de inversión extranjera, como lo manifestaba Leguía al inaugurar la Base Naval de San Lorenzo el año 1926. "Hoy, por fortuna, la situación económica es tan distinta que permite ajustar, aunque con modestia, operaciones de crédito para las reformas navales, sin comprometer las reservas de nuestra riqueza"[29].

Creó el Ministerio de Marina y contrató la Misión Naval Americana, cuyo propósito fue mejorar la eficiencia de la institución naval en general. Se contrataron originalmente cuatro oficiales americanos para cubrir el comando, al que se agregó después otro oficial para ejercer como Inspector General de Aeronáutica. El jefe de la Misión era el capitán F. B. Freyer, quien fue designado Jefe del Estado Mayor General.

La evaluación que la Misión hizo del estado de la Marina, le permitió concluir que el aspecto formativo era de primordial importancia para la reorganización, considerando que el fundamento institucional reposa en los hombres. Debido a ello, la Escuela Naval fue el aspecto de mayor relevancia para la Misión. Se le encomendó la dirección de ella al comandante Charles Gordon Davy, quien resultó ser el hombre providencial, pues supo infundir una mística en el espíritu de los alumnos; los encaminó por una sacrificada senda de disciplina y trabajo que robusteció moralmente a la institución naval y que, a la postre resultaría paradigmática para las demás instituciones de la sociedad peruana. Con la perspectiva que nos da el tiempo, podemos asegurar que Charles Gordon Davy fue el gestor de la nueva Escuela Naval; el éxito que la Misión Naval logró se debió en gran parte a él y a su enorme fe en los hombres que iban a constituir la nueva Marina peruana. En sus palabras, ésta era para él la Escuela Naval:

"La verdadera escuela es invisible: es la suma total de estas mentes... es el hogar de este espíritu y conjunto de virtudes... Esta escuela invisible es pues una cosa espiritual, con sus ideales y tradiciones de conciencia, de lealtad, de resolución, de iniciativa, de abnegación y de verdad. La última cualidad es la base de todo. Está demás mencionar el honor, pues es la consecuencia natural del conjunto"[30].

Esta es la Escuela Naval que Davy nos legó, la escuela cuya imagen guardo en mi memoria y en mi corazón, en la que me formara durante seis largos años, entre los dieciséis y veintidós años de edad. Mi historia es la misma de nuestros Oficiales de hoy, que cumplen con su compromiso con la Marina y el país, brindando su esfuerzo, calidad profesional, honestidad, y todas aquellas virtudes que debe exigirse al Oficial de Marina del Perú.

Creo, sinceramente, que la Escuela Naval del Perú, entonces como ahora, es una verdadera escuela de formación de caballeros dignos, de profesionales aptos para desempeñarse en cualquier puesto a bordo de un buque, de ciudadanos responsables ante su patria. Su presencia ha sido el faro que alumbró la ruta de la juventud peruana que con paso firme avanzó en el decurso del siglo XX. No creo equivocarme al decir que la Escuela Naval del Perú es unánimemente reconocida como una institución ejemplar en el escenario nacional.

NOTAS

1. El capitán de navío D. Juan Manuel Ontaneda fue nombrado ministro de Marina.
2. U.S. Naval Mission to Peru. **Historical record of U.S. Naval Mission to Peru**. "Nota sobre personal. Capacitación Oficiales. Informe de Inteligencia". Serie N° 26-26, file N° 903-400. Misión Naval Americana. Lima, Perú, 24 dic. 1925.
3. Ibídem.
4. Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú**. Lima, Ed. Universitaria, 1968-1970, T. XIII, p. 283.
5. Entrevista a Juan Manuel Castro Hart. Lima, 8 de octubre de 1983, Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
6. U.S. Naval Mission to Peru. **Historical record**... "Tres oficiales graduados de la Escuela Naval". Perú. G-2 Informe 2944, 29 de dic. 1924.
7. "Homenaje póstumo al capitán de navío U.S.N. Charles Gordon Davy". **Revista de Marina**. Callao, julio-agosto. 1957, pp. 626-634.
8. Casaretto Alvarado, Fernando. **Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú**. Lima, Imp. de la Marina de Guerra, 1999, p. 127.
9. Mis compañeros de promoción, Juanito Castro Hart y José Carlos Cosio Zamalloa, también dieron testimonio del episodio. Véase: Casaretto, **Alma Mater**, pp. 109-110.
10. "Homenaje póstumo", pp. 631-634.
11. Ortiz Sotelo, Jorge. **Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada**. La Punta, Callao, 1981, p. 76.
12. Ibídem, p. 78.

13. "Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú", **Revista de Marina**, N° 6 (nov.-dic. 1927), p. 823.

14. Ortiz Sotelo, Jorge **Escuela Naval del Perú** ..., p. 108.

15. U.S. Naval Mission, op. cit. "Nota sobre personal-Capacitación-Oficiales", file N° 903-400, 24 dic. 1925.

16. Ibídem. "Extracto del informe de Operaciones durante el mes de marzo", fechado 31 de marzo de 1923, del Jefe de la Misión Naval, al Director de Inteligencia Naval.

17. Ibídem.

18. Ibídem. "Memorándum al director de Inteligencia Naval. Breve sumario de las actividades de la Misión Naval de E.U., desde sus inicios al 1° de noviembre de 1928", documento N° 73.

19. La nómina era la siguiente: Salvador Mariátegui Cisneros, José Francisco Giraldo, Juan Fernando Lino, Jorge Landa Scalabrin, Rodolfo Vargas Ramírez, Raúl de la Puente Hugues, Eduardo Elcorrobarrutia, Julio Alfonso Giraldo Rincón, Carlos Serapio Moya, Enrique Ciriani Santa Rosa, Luis Conterno Frayssinet, Eduardo Alberto Carrillo, Enrique León de la Fuente, Guillermo Van Oordt León, Juan Jordán Lawezzari, José Gregorio Castillo, Juan Manuel Castro Hart, Pedro Luis Mondoñedo, Federico Salmón de la Jara, Miguel Pizarro Rubio, Manuel de las Casas Higueras, Ismael O'Brien Galindo, Ezequiel Gómez Sánchez, Franklin Alarco Zumaeta, Luis Mavila Cáceres. Ver: "Ingreso de nuevos cadetes a la Escuela Naval del Perú", **Revista de Marina**, N° 2 (marzo-abril, 1927), p. 252.

20. Ibídem, p. 253.

21. Ibídem, p. 254.

22. Ortiz, **Escuela Naval del Perú**..., pp. 103-106.

23. Ibídem, p. 106.

24. Basadre. **Historia de la República**..., T. XIII, p. 283.

25. Parra del Riego Endara, Jorge. "La misión naval americana en el Perú en la década 1920-1930", **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**, N° 17 (1998), p. 103.

26. "Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú". **Revista de Marina**, N° 1 (ene.-feb.1933), p. 140.

27. Ibídem, p. 144-145. La nómina de los que terminamos ese año es la siguiente: Fernando Lino, Enrique Ciriani, Rodolfo Vargas, Guillermo van Oordt, Franklin Alarco, Alberto Carrillo, Raúl de la Puente, Federico Salmón, Gregorio del Castillo, Juan Castro, Luis Conterno, Enrique Escurra, Salvador Mariátegui, Carlos Moya, Óscar Carlín, Salvador Noya.

28. Basadre, **Historia de la República** ..., T. XII, pp. 156-157.

29. **El poder naval en el Perú: Inauguración de la Base Naval en la Isla de San Lorenzo**. Lima, Ed. Cahuide, 1926, pp. 42-43.

30. En su memoria anual; véase: "Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú". **Revista de Marina**, N° 6 (nov.-dic., 1927), pp. 823-827.

BIBLIOGRAFÍA

- Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú.** 6ª. ed. aum. y corr. Lima, Ed. Universitaria, 1968-70. T. XII y XIII.

- Casaretto Alvarado, Fernando. **Alma Mater: Historia y evolución de la Escuela Naval del Perú**. Lima, Imprenta de la Marina de Guerra, 1999.

- "Clausura del año académico de la Escuela Naval del Perú", **Revista de Marina**, N° 1 (enero-febrero, 1933), pp. 139-145.
- Garaycochea, León. **Legislación naval**. Lima, 1928-1945, T. 1-6.
- "Homenaje póstumo al capitán de navío U.S.N. Charles Gordon Davy", **Revista de Marina**, N° 4 (julio-agosto, 1957), pp. 626-634.
- "Ingreso de nuevos cadetes a la Escuela Naval del Perú", **Revista de Marina**, N° 2 (marzo-abril, 1927), pp. 252-257.
- "Inspección del Sr. Presidente de la República a la Escuela Naval del Perú", **Revista de Marina**, N° 6 (nov. dic., 1927), pp. 821-829.
- Masterson, Daniel M. **Fuerza armada y sociedad en el Perú moderno: un estudio sobre relaciones civiles militares: 1930-2000**. Lima, Instituto de Estudios Políticos y Estratégicos, 2001.
- Ortiz Sotelo, Jorge. **Escuela Naval del Perú: Historia ilustrada**. La Punta, Callao, 1981.

  ---- ---- **Historia de la educación naval en el Perú**: Primera parte (1657-1845). Lima, 1980.
- Palacios Rodríguez, Raúl. **Redes de poder en el Perú y América Latina**: 1890-1930. Lima, Universidad de Lima, 2000.
- Parra del Riego Endara, Jorge. "La Misión Naval Americana en el Perú en la década 1920-1930", **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**, N° 17, (1998), pp. 99-117.
- Perea Málaga, Alejandro. "La reconstrucción del poder naval del Perú: 1919-1930", **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**, N° 17 (1998), pp. 119-133.
- Perú. Ministerio de Marina. **Escalafón general de la Armada**: 15 de junio 1927.
- Perú. Ministerio de Marina. **Escalafón general de la Armada**: 20 de junio 1932.
- **El poder naval del Perú: Inauguración de la Base Naval en la Isla de San Lorenzo**. Lima, Ed. Cahuide, 1926.

Documentos

- U.S Naval Mission to Peru. Historical record of U.S. Naval Mission to Peru. 1920-1934.

Entrevistas

- Castro Hart, Juan Manuel. Lima, 8 de octubre de 1983. En: Archivo Oral del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Reseñas Bibliográficas

Historia Marítima del Perú La República, 1879 a 1883, T. XI, V. 1
Carvajal Pareja, Melitón
Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2004.

*E*l Perú entró al año 1879 envuelto ya en una vorágine que fatalmente lo llevaba a una guerra que no había deseado ni provocado. Una serie de circunstancias que a lo largo de esa década se fueron encadenando con ribetes de tragedia griega lo condujeron hasta el punto histórico de no retorno: la quiebra financiera que se arrastraba desde 1868 y que frustó la compra de blindados para la escuadra; el asesinato de Pardo el 14 de noviembre de 1878, que nos privó de un personaje con alta capacidad de negociación con Chile; el ímpetu del expansionismo chileno; la alianza secreta de carácter defensivo de 1873, entre Perú y Bolivia -tratado al cual debía también adherirse Argentina-, y que fue el obstáculo insuperable que encontró don José Antonio de Lavalle cuando viajó a Santiago el 4 de marzo de 1879 como mediador para conjurar el conflicto.

Mientras Chile y Bolivia se encontraban ya enfrascados en un serio conflicto por el impuesto adicional sobre el salitre que se obligaba a pagar a la compañía chilena de Antofagasta, en Lima se ignoraba que había una guerra ad portas. Dice Basadre en su Historia de la República, que don Manuel Pardo, recién llegado de Valparaíso el 2 de noviembre de 1878, buscó entrevistarse de inmediato con el presidente Mariano Ignacio Prado para alertarlo: "Se nos viene la guerra con Chile." Éste lo escuchó

espantado, pero sus allegados lo convencieron de que Pardo solo pretendía "asustarlos para volver a ser el amo del Perú", y no se tomó ninguna medida al respecto. Pardo estimaba que la grave situación solo tenía dos caminos: "O la evitamos -la guerra- o nos preparamos para ella". La ceguera era irracional y sorprendente; nada se hizo. El 14 de febrero Chile ocupó Antofagasta y entró en guerra con Bolivia. El 5 de abril Chile declaró la guerra al Perú y ese mismo día los buques chilenos bloquearon el puerto de Iquique. En esa primera etapa, la disputa iba a ser por el control del mar: quien dominara el escenario marítimo tendría virtualmente ganada la guerra. La responsabilidad quedaba enteramente en manos del Perú, pues Bolivia no tenía, ni jamás tuvo poder naval alguno. Así lo registra el contralmirante Melitón Carvajal Pareja en su libro **Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883**, tomo XI, cuyo primer volumen de los cuatro que lo conforman ha sido presentado el 27 de diciembre del año 2004, en el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Allí, el autor manifiesta que el Perú no tenía una escuadra lista para la guerra. A este respecto, Carvajal observa que mediante una Resolución Suprema del 8 de julio de 1871 firmada por el presidente Balta, se ordenó el desarme de la escuadra, lo cual implicó el desembarco de la artillería, dotaciones y marinería de los buques de guerra. Señala que el daño para la Armada fue irreparable, pues a pesar de los esfuerzos que se hicieron a lo largo de la década, no le fue posible reponerse de esta infeliz disposición. Incide también en el hecho de que, ya entrado el año 1879, cuando el Gobierno había reconocido que el peligro de conflagración era inminente, el 2 de febrero el ministro de Hacienda, en oficio a los Secretarios de la Cámara de Diputados manifestaba que el Gobierno se proponía "reducir el ejército y la Armada a sus menores proporciones" a fin de superar el déficit presupuestal. Y hay que tener en cuenta que en ese momento ya se sabía que el blindado chileno "Blanco Encalada" se había desplazado a Antofagasta en una misión de presencia naval en ese puerto boliviano.

El libro del almirante Carvajal es objetivo y sereno, aunque el lector no tiene más remedio que leerlo con pasión. Este primer volumen comprende la campaña naval, desde el inicio de la contienda hasta los primeros días de junio, cuando Grau, al comando del "Huáscar", de regreso al Callao, se apresta para una nueva Campaña en el Sur. La épica campaña naval, hasta el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879, es analizada a la luz de los más modernos conceptos estratégicos de guerra marítima, apoyándose en la documentación de fuentes inéditas, como el Diario de Bitácora del "Huáscar", libro de ocurrencias diarias que lleva el oficial de guardia, hasta ahora nunca divulgado en su integridad.

El libro relata cómo, después de la declaratoria de guerra, hubo que organizarse apresuradamente pues no había tiempo que perder. El 10 de mayo los buques de la Armada se organizaron en tres divisiones. El capitán de navío don Miguel Grau asumía el cargo de Comandante General de la 1ª División Naval de la Escuadra. Hasta ese momento, "la escuadra chilena llevaba 30 días incursionando contra varios puertos del litoral Sur y ello había generado que la opinión pública demandase la

pronta salida de la escuadra". "Y llegó el momento tan esperado, tan ansiado por la opinión pública": el gobierno peruano tomó la decisión en la noche del miércoles 14 de mayo, de enviar a Arica a toda la escuadra. Y se dio inicio a la campaña naval. El objetivo político es de emergencia: "Expulsar a Chile del territorio invadido y eliminar la amenaza de invasión territorial al Perú, con el fin de asegurar la soberanía e integridad territorial de los aliados". Sobre la base de esta determinación, se definiría el plan de operaciones navales. El destino de la guerra quedaba, pues, cifrado en la obtención del control del mar.

Todos los prolegómenos del libro tienden hacia un punto focal, el combate de Iquique, con su carga de luz y de sombra, de triunfo y de fracaso. Es entonces cuando nace la leyenda de gloria del Caballero de los Mares y su imbatible nave, el monitor "Huáscar". Los diarios de la época dan cuenta de las incidencias de esta guerra marítima que el mundo sigue con profundo interés y que los expertos observan con atención, pues ven en ella una suerte de laboratorio para apreciar la real capacidad combativa de los blindados, moderna arma naval aún no suficientemente probada en ese entonces.

El contralmirante Carvajal señala que la escuadra zarpó del Callao la noche del 15 de mayo con destino a Arica. El 21 de mayo, conforme a lo acordado en el Consejo de Guerra presidido por el director de la Guerra, el presidente Prado, y que reunía a los comandantes Grau, More y García y García, el día 20 en Arica, la 1ª división al mando de Grau zarpó de ese puerto para amanecer el 21 en Iquique. Grau va al mando del monitor "Huáscar", Guillermo More comanda la fragata "Independencia". Sus instrucciones eran batir a la corbeta "Esmeralda" y a la cañonera "Covadonga", que sostenían el bloqueo de dicho puerto. A las 8.30 de la mañana se inició el combate. El autor sostiene que era un encuentro desigual, pues, tal como aparece en el informe de Grau, los disparos de los buques chilenos eran certeros, no así los del "Huáscar". En consecuencia, Grau decide atacar a la "Esmeralda" con el espolón. Respecto de este recurso, precisa Carvajal que su aplicación era relativamente reciente y poco común; tres habían sido hasta entonces las oportunidades en los que se le había empleado. Así, pues, no existía mayor experiencia que pesase en los conocimientos de Grau o de More. A partir de las 11 de la mañana, Grau ejecutó tres ataques con el espolón; el último partió y hundió casi instantáneamente a la nave chilena. Momento terrible, dice Carvajal, terrible para los hombres de la "Esmeralda" como también para los del "Huáscar", quienes, atendiendo la orden de su comandante, arriaron de inmediato los botes para salvar a los náufragos. Nace entonces la leyenda del marino generoso y humanitario, el Caballero de los Mares. Otra fue la suerte de la "Independencia", que se perdió en el intento de espolonear a la "Covadonga"; la maniobra tuvo como resultado que se varase en un bajo de roca no marcada en la carta náutica. Según el autor, lo sucedido con la "Independencia" fue una combinación del azar y de una táctica equivocada de su comandante, Juan Guillermo More; nos dice que, en casos como éste el responsable siempre resulta ser el comandante.

Y así culmina este primer volumen correspondiente a la primera campaña naval del año 1879. El volumen 2, que aparecerá próximamente, comprenderá la continuación de la campaña naval hasta el combate de Angamos. El almirante Melitón Carvajal Pareja, en los tres volúmenes que constituyen su aporte a este tomo de la **Historia Marítima del Perú**, desarrolla los aspectos referidos a la guerra en general, y naval en particular, así como también del poder naval en tierra. Con ellos ha cumplido a cabalidad el encargo que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú le encomendara el año 1995 para escribir la historia naval de la Guerra del Pacífico.

Han sido diez años de un exhaustivo y minucioso trabajo de investigación, cuyo fruto es esta magnífica obra que enriquece notablemente la bibliografía nacional y, no podemos obviar decirlo, viene a despejar muchas incógnitas sobre los acontecimientos que se sucedieron en 1879.

Esperanza Navarro Pantac

Crónica

Actividades del Instituto

AÑO 2003

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, Dra. Miriam Salas Olivari y el Dr. Ernesto Yepes del Castillo. Asimismo se prosiguió la investigación en diferentes repositorios para el periodo 1919-1930 a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez, correspondiente a la III Parte de la Historia Marítima.

DEVELACIÓN DE RETRATO

El 14 se llevó a cabo la develación del retrato del Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez en la Galería de Autores de la Historia Marítima.

FEBRERO

HOMENAJE

El día 4 se llevó a carbo una Sesión Solemne en conmemoración del Centenario del Nacimiento del Dr. Jorge Basadre Grohmann. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Embajador José de la Puente Radbill. Agradeció a nombre de la familia el Dr. Jorge Basadre Ayulo.

BIOGRAFIA DE MIGUEL GRAU

El día 27 se presentó en las instalaciones del Centro Naval del Perú-Sede San Borja, la biografía del Gran Almirante Miguel Grau cuyo autor es el Dr. José Agustín de la Puente Candamo. El acto estuvo presidido por el 1er Vicepresidente de la República Dr. Raúl Diez Canseco Terry, el Ministro de Defensa Aurelio Loret de Mola, el Comandante General de la Marina Almirante Ricardo Arboccó Liseti, el Calm. Federico Salmón de la Jara, Presidente Vitalicio, el Calm. Melitón Carvajal Pareja, Presidente del Instituto. Comentaron la obra el Dr. Percy Cayo Córdova, el P. Armando Nieto Vélez y el Dr. Héctor López Martínez.

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 25 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 2002 y el rol de actividades para el presente año.

Luego de finalizada la Asamblea Ordinaria se procedió a la realización de la Asamblea General Extraordinaria, para otorgar al señor Presidente Calm. Melitón Carvajal Pareja poder para tramitar, recabar y disponer del íntegro las acciones de telefonía, de propiedad del Instituto.

MAYO

El día 21 se realizó una Sesión Solemne en conmemoración por el 124° aniversario del Combate Naval de Iquique. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Calm. Jorge Villalobos Urquiaga.

JUNIO

SEMINARIO

Los días 25 y 26 junio se realizó en las instalaciones del Centro Naval del Perú -Sede San Borja- el Seminario: "Ciencia y Tecnología en el Ámbito Marítimo" organizado por el Comité Permanente de Ciencias y Tecnología de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.

JULIO

CONCURSOS

El día 2 se convocó al I Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales. El tema materia del Concurso fue "La Actuación de la Marina en la Guerra con Chile"

El día 7 se convoca el V Concurso Monográfico de Historia cuyo tema era "Conflicto con el Ecuador 1941" y el III Concurso Monográfico de Estrategia con el tema "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los Intereses Nacionales"

CONVERSATORIO

El día 12 se realizó el XI Conversatorio de Historia "Nuestras Fronteras: Ecuador y Chile" dirigido a profesores de Ciencias Sociales de los Centros Educativos de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, colegios estatales y privados. Las exposiciones estuvieron a cargo del Valm. Víctor Silva Santisteban, Valm. Jorge Du Bois Gervasi y Calm. Jorge Brousset Barrios.

Develación del Retrato del Capitán de Fragata Luis Felipe Villena
en la Galería de Autores de la Historia Marítima.

Sesión Solemne por el aniversario del Combate Naval de Iquique.

Sesión Solemne por aniversario de Creación de la Marina de Guerra del Perú
y el glorioso Combate Naval de Angamos.

AGOSTO

CONVERSATORIO

El día 12 se llevó a cabo el Conversatorio "Beneficios para el Perú de adherir a la CONVEMAR, en el desarrollo marítimo y la delimitación de nuevos espacios martímos", organizado por el Comité Permanente de Asuntos Internacionales de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. El evento se realizó en las instalaciones del Centro Naval, Sede San Borja.

SETIEMBRE

SESIÓN SOLEMNE

El día 30 se realizó una Sesión Solemne en conmemoración del 182° aniversario de la Creación de la Marina de Guerra del Perú y 124° aniversario del Combate Naval de Angamos. El Discurso de Orden estuvo a cargo del Calm. José García Valdivieso.

OCTUBRE

CELEBRACIÓN INSTITUCIONAL

El día 17 se llevó a cabo una ceremonia institucional con motivo del XXX aniversario de creación del Instituto. La paraliturgia estuvo a cargo del Rev. Padre Armando Nieto Vélez, S.J. Asimismo se procedió a la premiación del V Concurso Monográfico de Historia que recayó en el C. de F. John Rodríguez Asti y del III Concurso Monográfico de Estrategia, cuyo ganador fue el Sr. José Cavani Ríos.

DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 6 se realizó el XI Conversatorio de Historia "Aporte de la Marina al desarrollo de la Amazonía". Las exposiciones fueron dictadas por el Calm. Carlos Gamarra Elías, Sra. Alicia Castañeda y Calm. José García Valdivieso. El evento estuvo dirigido a profesores del área de Ciencias Sociales de los colegios de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, colegios estatales y privados.

Dentro del desarrollo del Conversatorio se entregó el premio del I Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales a la alumna del Liceo Almirante Guise, Grecia Orozco Dede.

AÑO 2004

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, Dra. Miriam Salas Olivari y el Dr. Ernesto Yepes del Castillo. Asimismo se prosiguió la investigación en diferentes repositorios para el periodo 1919-1930 a cargo del Dr. Raúl Palacios Rodríguez, correspondiente a la III Parte de la Historia Marítima.

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

INCORPORACIÓN

El jueves 18 se incorporó como Miembro de Número de nuestra institución el C. de F. John Rodríguez Asti, con el tema "El Proceso de Adquisición del "Diógenes" y "Sócrates" durante la Guerra con Chile". El discurso de recepción estuvo a cargo del Dr. Héctor López Martínez.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA

El día 25 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 Anual correspondiente al año 2003 y el Rol de Actividades programadas para el presente año.

Concluida la Asamblea General Ordinaria se procedió a la realización de la Asamblea General Extraordinaria con la finalidad de elegir el nuevo Consejo Directivo que conducirá los destinos de la institución en el periodo 2004-2006. Fueron elegidos Presidente el Calm. Melitón Carvajal Pareja, Vice-Presidente Calm. Jorge Villalobos Urquiaga, Presidente de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos el Valm. Alfonso Panizo Zariquiey y de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico al Dr. Oswaldo Holguín Callo. También fueron electos el C. de F. John Rodríguez, el Calm. García Valdivieso, el Calm. Oscar Penny Cabrera, el R.P. Armando Nieto, S.J., la Sra. Hilda Elías, la Sra. Alicia Castañeda, el C.de N. Jorge Guerrero Lang, y el C. de N. José Luis Guerola Lazarte.

Alumnos ganadores del II Concurso de Historia
"La Marina Peruana en la Guerra con Chile".

XII Conversatorio "La Convemar y el Interés Nacional".

MAYO

SESIÓN SOLEMNE

El viernes 21 se realizó una Sesión Solemne en conmemoración del 185° Aniversario del Combate Naval de Iquique. El Discurso de Orden fue leído por el Rev. Padre Armando Nieto Vélez, S.J.

JUNIO

CONCURSO

El día 12 se convocó el IV Concurso Monográfico de Estrategia cuyo tema fue "La Situación Portuaria Nacional: La problemática portuaria actual de acuerdo a sus leyes y condiciones de propiedad y manejo", y el VI Concurso Monográfico de Historia con el tema "El Transporte Marítimo en el Siglo XX: Historia y Actualidad".

SEMINARIO

En las instalaciones del Centro Naval-Sede San Borja, los días 30 y 1° de julio se realizó el Seminario "Rutas de Integración del Perú con Sudamérica: generando expectativas", organizado por el Comité Permanente de Ciencia y Tecnología de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.

JULIO

CONVERSATORIO

El sábado 3 se realizó en las instalaciones del Instituto el XII Conversatorio de Historia y Geografía "La CONVEMAR y los Intereses del Perú" dirigido a los profesores de los colegios de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional y colegios estatales y particulares. Las exposiciones estuvieron a cargo del Emb. José de la Puente Radbill, Dr. Fabián Novak Talavera y Calm. Jorge Brousset Barrios.

CONCURSO

El día 12 se convocó al II Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales con el tema "La Marina Peruana en la Guerra con Chile", dirigido a los alumnos de 3°, 4° y 5° de secundaria.

AGOSTO

FORO

El día 17 se efectuó en las instalaciones del Centro Naval del Perú-Sede San Borja el Foro "Acuicultura Marítima y Continental para el Desarrollo del Perú", organizado por el Comité Permanente Realidad Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos.

SETIEMBRE

INCORPORACIÓN

El jueves 16 se llevó a cabo la ceremonia de Incorporación como Miembro de Número de nuestro Instituto del Calm. Raúl Parra Maza, quien expuso el tema: "Ensayo sobre el Mar. Motivaciones-Conciencia-Política". El discurso de recepción estuvo a cargo del Rev.Padre Armando Nieto Vélez S.J.

El día 29 se realizó la incorporación como Miembro de Número del Instituto del C.de N. Francisco Yábar Acuña con el tema: "La Guerra con Chile y el New York Times". Fue recibido por el Dr. Héctor López Martínez.

OCTUBRE

El día 7 tuvo lugar una Sesión Solemne en conmemoración del 183° aniversario de la Creación de la Marina de Guerra del Perú y 125° aniversario del Combate Naval de Angamos. El Discurso de Orden estuvo a cargo del C. de N. Francisco Yábar Acuña.

FORO

El día 20 se realizó el II Foro "Acuicultura: Base para un Plan de Desarrollo" en las instalaciones del Centro Naval del Perú, Sede San Borja. El evento estuvo organizado por el Comité de Trabajo "Realidad Marítima de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos".

ANIVERSARIO INSTITUCIONAL

El día 22 se celebró una paraliturgia a cargo del Rev.Padre Armando Nieto Vélez, S.J., con motivo del 31° aniversario de la Creación de Nuestro Instituto.

NOVIEMBRE

INCORPORACIÓN

El miércoles 10 se realizó la ceremonia de Incorporación como Miembro de Número del Calm. Reynaldo Pizarro Antram, quien expuso el tema: "Los Cañones de 300 libras del Monitor Huáscar". El discurso de recepción fue leído por el C. de N. Francisco Yábar Acuña.

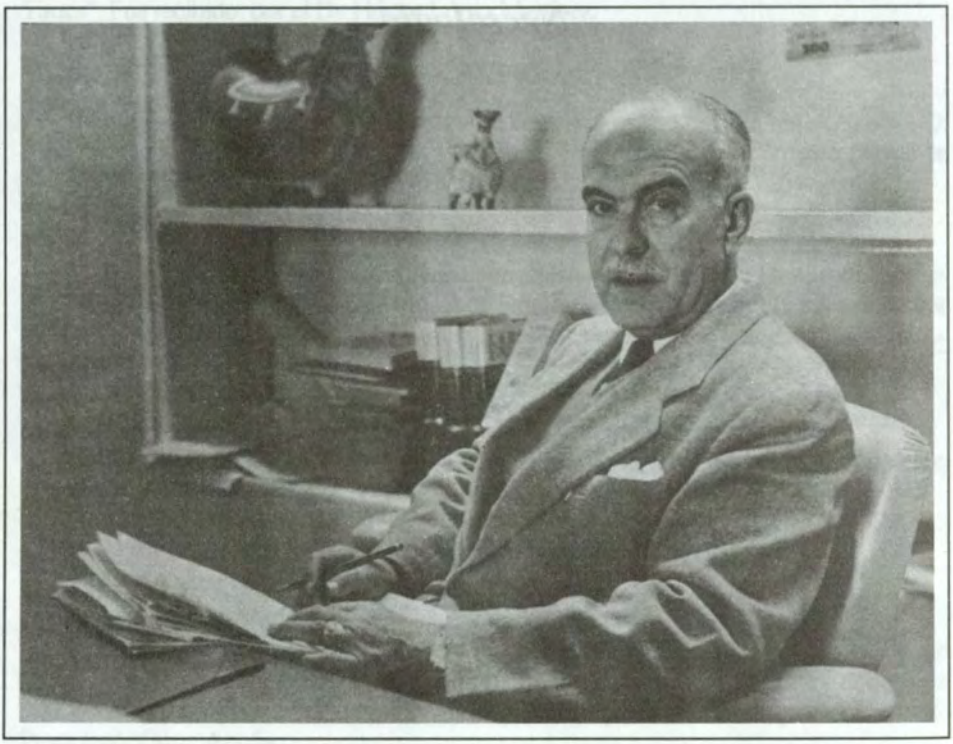
DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 4 se realizó el XIII Conversatorio de Historia "Gas de Camisea: Infraestructura, Industria e Impacto Ambiental", dirigido a los profesores área de Ciencias Sociales de los diferentes colegios asistentes. Las exposiciones estuvieron a cargo de: Ing. Mario Rojas Delgado, Ing. Juan Carlos Yacono Llanos y C. de F. Alvaro Reinoso Rosas.

Dentro de la realización del Conversatorio se efectuó la premiación a los alumnos ganadores del II Concurso de Historia para alumnos de los Liceos Navales.

Necrología



Capitán de fragata doctor Fernando Romero Pintado (1905-1996).

EN EL CENTENARIO DEL NACIMIENTO DEL CAPITÁN DE FRAGATA DOCTOR FERNANDO ROMERO PINTADO (1905-1996)*

*D*on Fernando Romero nació en Lima el 5 de enero del año 1905. Al conmemorarse el centenario de su natalicio, la Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú trae a recordación la persona de este ilustre marino y brillante hombre de letras. Fue Miembro de Número de nuestro Instituto y autor del Tomo VIII, Vols. 1, 2 y 3 de la **Historia Marítima del Perú**. Hemos creído oportuno reproducir las hermosas palabras que le dedicara el doctor Luis Jaime Cisneros Vizquerra el día de su partida final, en las que describe su vida ejemplar y su polifacética trayectoria por los campos de la cultura, cuya estela marca una ruta a seguir por las nuevas generaciones de peruanos (N. de R.).

Los marinos saben cultivar las perspectivas del horizonte. Frecuentan la claridad del mar y no temen a la noche. A diferencia de nosotros, confían en las estrellas. Brújula, cuadrantes, mapas y compases son para ellos útiles instrumentos de orientación. Por eso saben adónde van y de dónde vienen. Navegan, se hacen a la mar. Siempre llegan a puerto. La Academia Peruana de la Lengua confirma ahora la hermosa, larga y fructífera travesía que ha venido surcando la vida de Fernando Romero, viejo lobo de mar que dejó huella profunda en las playas de la cultura peruana de este siglo en el campo del relato, en el de la historia de su Institución y en el del ensayo sociológico. En la Instrucción Náutica de Diego García de Palacio publicada el año 1587, se explica cuánto bien hace a los hombres navegar. Y es que -lo dicen todas las consejas- la navegación hace a los marinos hombres de mundo: en cada puerto intercambian objetos y palabras, conocen nuevas gentes, ritos desconocidos, gestos audaces de significación diversa. Palabras y cosas resultan, así, ilustrativas no solamente de los viajes emprendidos, sino de la rica información acumulada. Y con esa información y tales objetos a cuestas, el marino tiene para rumiar largo rato. Y si es hombre de ciencia, preocupado por la cultura, atento a las necesidades de la educación, y sobre todo a los reclamos del hombre, miel sobre hojuelas.Y si es hombre penetrado del sabor de la tierra y acicateado por la pulcritud y la honradez, ya estamos reconociendo mucho de la biografía de Fernando Romero, marino, historiador, literato, experto en asuntos del mar, inquieto buceador de nuestra historia marítima y naval, escrutador infatigable de la cultura afro-negroide en el Perú.

Esta mañana de rápido recuento es, por un lado, triste y melancólica, pero es también una mañana de gratitud. Gratitud por lo que representa el empeño consciente y generoso de Fernando Romero en el campo de la investigación y de la educación. A esta última hizo entrega de una gran parte de su vida, con la sabiduría del maestro que sabe que hay que trabajar primero en el hombre para alcanzar logros en el país.

En su bitácora está asentado que todo cuanto avancemos se ha de apoyar en su enseñanza, en su ejemplo, en su sólido saber concreto. Estas palabras expresan la gratitud de la Academia por su vida y por su permanente lección de decoro intelectual.

---

* Discurso del Dr. Luis Jaime Cisneros Vizquerra, Director de la Academia Peruana de la Lengua, con ocasión de los funerales del marino historiador el 7 de diciembre de 1996.

DOCTOR MANUEL FLORES PALOMINO
(✝ 15 mayo 2003)

El Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú lamenta la desaparición del doctor Manuel Flores Palomino, ocurrida el 15 de mayo del año 2003 en Guayaquil, Ecuador, donde, desde el año 1998, cumplía el importante encargo de representar a la República del Perú como Secretario General para Asuntos Científicos de la Comisión Permanente del Pacífico sur (CPPS).

Nació en Ayacucho el 25 de diciembre del año 1943. Sus estudios universitarios los realizó en la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga, la cual había reabierto sus puertas el año 1958, bajo la égida de su rector, el capitán de fragata doctor Fernando Romero Pintado, más tarde miembro de número de este Instituto; se dio por tanto la feliz coincidencia de que ambos coincidieran entonces como discípulo y maestro, respectivamente.

Biólogo de profesión, tempranamente, el año 1969, apenas egresado de la universidad ingresó al Instituto del Mar del Perú (IMARPE), institución con la que desde entonces estableció una larga y fructífera relación que se prolongó por 25 años; allí desarrolló su carrera profesional y adquirió su profundo y erudito conocimiento de nuestro mar. Fue asesor técnico científico de la presidencia del directorio, jefe y asesor de la Dirección General Científica del Área de Análisis Estadístico y Económico; director de la Oficina de Estadística y Economía Pesquera; y finalmente, director de la Oficina de Estadística e Informática.

En su condición de experto en asuntos referidos a nuestro mar, integró las representaciones del Imarpe, del Sector Pesquero y del Colegio de Biólogos del Perú en numerosos eventos nacionales e internacionales, como en la Comisión Permanente del Pacífico Sur y la 3ª Conferencia de las NN.UU. sobre Derecho del Mar, en 1981; reuniones técnicas sobre pesquería artesanal en América Latina; reuniones de trabajo y talleres académicos sobre Planificación y Manejo de las Zonas Costeras y Zona Económica Exclusiva. Integró también el Grupo de Expertos sobre cambios climáticos en el Pacífico Sudeste y formó parte del Comité de Asuntos del Mar del CONCYTEC, 1985-1989, para la preparación del Proyecto Nacional sobre los recursos naturales marinos y el medio ambiente.

Es autor del libro "La zona costera peruana; un ensayo de interpretación y proposición de su organización para su administración" (CONCYTEC, 1989), y de múltiples trabajos referidos a la pesca, la Convención del Mar, la Cuenca del Pacífico y la Antártida.

El 30 de junio del año 1994 se incorporó a esta casa en calidad de miembro de número con el trabajo "Pesquería marina peruana 1950-1992: Del crecimiento al desarrollo", con valiosas conclusiones acerca del comportamiento de este importante recurso marino en aguas de nuestro mar, de cómo lo ha afectado la actividad pesquera y la repercusión que esta abundancia ictiológica ha tenido en la alimentación del pueblo peruano.

Su desaparición representa una gran pérdida para el país, que se ve privado de su sapiencia y versada opinión sobre el tema marítimo, en momentos en que éste cobra especial importancia nacional.

Esperanza Navarro Pantac

VICEALMIRANTE GUILLERMO S. FAURA GAIG
(✞ 11 febrero 2004)

Nació el 30 de mayo de 1918 e ingresó en la Escuela Naval de La Punta, luego de sus estudios escolares en el Colegio de la Inmaculada. Recibió el despacho de Alférez de Fragata en 1941. Sirvió a la Marina en diversas unidades de la Escuadra, como subalterno y después Jefe en la cañonera "Ucayali", transporte "Callao", y destróyer "Rodríguez"; y también en la primera y en la segunda Sección del Estado Mayor General de la Marina. Fue un experto en comunicaciones y criptología.

En 1955, siendo capitán de corbeta, cumplió 9 años de servicios en la Montaña, lo que le permitió preparar y publicar el libro titulado "Los ríos en la Amazonía peruana", valiosa contribución al conocimiento de la red fluvial de la Selva, y fruto de su experiencia directa en esa región. Este volumen sigue siendo una obra de obligada consulta en la materia.

Por su competencia en los estudios geográficos e históricos fue miembro de número de nuestro Instituto, de la Sociedad Geográfica de Lima y del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, institución que en 1964 le otorgó el Premio de investigación por su citada obra sobre los ríos de la Selva amazónica. Había recibido también diversas condecoraciones nacionales y extranjeras.

En 1974 desempeñó los cargos de Comandante General de la Marina de Guerra y Ministro de Marina. El sesgo político, así como el giro ideológico del gobierno militar de entonces afectaron hondamente la vida interna de la Marina de Guerra.

Fue miembro de número fundador del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Ya antes, había formado parte de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, en la cual, el año 1968, ejerció la presidencia de la Comisión que Emite Opinión de los Trabajos de los Autores (CEOTA).

Ya en la situación de retiro, el vicealmirante Faura, llevado por el deseo de ahondar en el estudio de nuestra historia, se matriculó en dicha especialidad, en los cursos de Maestría de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

El vicealmirante Faura falleció en Lima el 11 de febrero del 2004.

Armando Nieto Vélez, S.J.

DOCTOR PERCY CAYO CÓRDOVA
(✞ 15 octubre 2004)

Nuestro recordado consocio nació el 6 de enero de 1937. Después de sus estudios en el Colegio de los SSCC (Recoleta) y en el colegio San Andrés, ingresó en la Pontificia Universidad Católica del Perú con una clara inclinación al estudio de la Historia. Se afilió al Instituto Riva Agüero, donde participó activamente en el Seminario de Historia dirigido por el doctor José Agustín de la Puente Candamo. Allí también maduró su vocación por la enseñanza. Desde muy joven empezó a enseñar cursos de historia , luego de obtener los grados académicos de Bachiller y Doctor en Historia. Fue profesor en la Universidad Católica, en la Universidad Nacional de Educación (La Cantuta), en las Escuelas Militar de Chorrillos, Naval de La Punta , de la Fuerza Aérea en Las Palmas, en la Escuela de Oficiales de la antigua Guardia Republicana, en la Academia Diplomática y en las Universidades de Lima y del Pacífico. Asimismo, hallándose en España realizó investigaciones en los archivos españoles de Madrid y Sevilla y -en particular para la **Historia Marítima del Perú**- en el archivo naval de Viso del Marqués.

Fue autor de numerosos libros, ensayos y artículos de temas históricos, sobre todo referentes a la República. Sus conocimientos eran de una vastedad y erudición sorprendentes.

Mención especial merece su vinculación con nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Allá por 1975 inició sus trabajos de investigación para la Historia Marítima en el equipo dirigido por el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. Se le encomendó a Cayo la etapa 1906-1919. Llegó a culminar la tarea encomendada, que esperamos ver pronto impresa dentro de la colección de la **Historia Marítima del Perú**.

Fue electo miembro de número de nuestra Casa el 6 de mayo de 1982, y fue incorporado un mes después (el 10 de junio) con el discurso "La Corbeta "Unión" en la Guerra del Pacífico".

Nuestro consocio Dr. Oswaldo Holguín ha resumido concisamente el significado de la presencia de Percy Cayo. "Su actividad en nuestra corporación fue múltiple y fecunda, como coautor de la **Historia Marítima del Perú** en su periodo republicano, como impulsor de numerosas iniciativas de estudio e investigación, como conferencista, asesor y amigo de todos. Y si su generosa entrega al Instituto merece gratitud y memoria, también la merecen sus patrióticos servicios a favor de nuestra Marina de Guerra, que lo contó entre sus profesores y colaboradores más distinguidos".

El empeño peruanista de Percy Cayo y su versación en asuntos históricos le concitaron el aprecio de todos. Las mismas autoridades gubernativas en diversas ocasiones solicitaron su valiosa ayuda de asesoría; y así cumplió delicadas misiones, como ocurrió en las Comisiones binacionales que estudiaron los temas

limítrofes tanto con Ecuador como con Chile. Algunas de sus últimas publicaciones constituyen lúcidos y eruditos aportes a la historia y al derecho internacional.

En diversas oportunidades Percy Cayo formó parte de los consejos directivos del Instituto y sus intervenciones fueron siempre pertinentes y sinceras.

Tras una larga y penosa enfermedad, sobrellevada con ejemplar fortaleza, dejó de existir el 15 de octubre del 2004.

Armando Nieto Vélez, S.J.

Este número de la Revista se terminó
de imprimir el 13 de marzo del 2006
por Gráfica Ramírez
RUC 10102071099
Telf.: 367-8048 / 9343-6913
e-mail: grafica_ramirez@hotmail.com
Lima - Perú

MAR

NUESTRA

PERUANO

HISTORIA