REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO - MARÍTIMOS DEL PERÚ



25 - 26 - 27

2005 - 2006 - 2007

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ



2005 - 2006 - 2007

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
CONSEJO DIRECTIVO 2008-2010

Presidente	Calm.	Melitón Carvajal Pareja
Vice-Presidente	Calm.	Jorge Brousset Barrios
Secretario	C. de F.	John Rodríguez Asti
Tesorero	Calm.	Raúl Parra Maza
Presidente CEEM	Calm.	Óscar Penny Cabrera.
Presidente COIDH	Rev. P.	Armando Nieto Vélez, S.J.
Director	Valm.	Óscar Ánderson Noriega
Director	C. de N.	José Luis Guerola Lazarte
Director	C. de N.	Jorge Guerrero Lang
Director	Emb.	Luis Marchand Stens
Director	Dr.	Raúl Palacios Rodríguez
Director	Dr.	Fabián Novak Talavera

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".

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Depósito Legal N° 96-1734

DIRECTOR: Armando Nieto Vélez, S.J.

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

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

E-mail: iehmp_presidencia@telefonica.net.pe
Página web: www.iehmp.org.pe

El Instituto no se solidariza necesariamente con las expresiones emitidas por los autores en los artículos firmados.

IMPRESIÓN: Ediciones Misky

◄ CARÁTULA: Contralmirante Federico Salmón de la Jara

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO MARÍTIMOS DEL PERÚ

N° 25 - 26 - 27 LIMA 2005 - 2006 - 2007

PRESENTACIÓN 7

INCORPORACIÓN DE MIEMBROS DE NÚMERO

Doctor Fabián Novak, **La protección del patrimonio cultural subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001** 11

Discurso de recepción del Contralmirante Héctor Soldi Soldi... 39

Vicealmirante Oscar Anderson Noriega, **¿De dónde vinimos? ¿A dónde vamos?**..... 43

Discurso de recepción de la doctora Hilda Elías de Zevallos.... 86

Lizardo Seiner Lizárraga, **El terremoto de 1868, la reacción del Estado peruano y el rol de la Marina de Guerra**..... 95

Discurso de recepción del Contralmirante Jorge Brousset Barrios..... 117

ARTÍCULOS

Vicealmirante Fernando Elías Aparicio, **La tragedia del submarino "Squalus"**..... 123

Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, **Germán Castillo Zapata, Capitán de Fragata de la Armada Peruana**..... 137

Luis Fernando Furlan, **El Callao ante los corsarios de Brown** 143

José Cavani Ríos, **Estrategia para la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (La primacía de la visión jurídica)**..... 161

Esperanza Navarro Pantac, **Biobibliografía del Contralmirante Federico Salmón de la Jara**..... 191

RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS 205

CRÓNICA

Actividades del Instituto 213

NECROLOGÍA

Doctor Guillermo Lohmann Villena 233
Embajador Alberto Wagner de Reyna 235
Doctor José Antonio del Busto Duthurburu 237
Señora Alicia Castañeda Martos 239

PRESENTACIÓN

Llega a su trigésimo año de publicación la ***Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*** *Ya los estatutos fundacionales de nuestra corporación señalaban el objetivo de editar un órgano de difusión para recoger en él los trabajos de sus miembros –tanto de número como colaboradores–, donde los lectores pudiesen obtener información veraz y objetiva acerca de los variados temas de la historia marítima, principalmente del Perú.*

La colección de los 27 números publicados abarca centenares de artículos de investigación, habiéndose dado preferencia –como es natural– a los discursos de incorporación de los nuevos miembros del Instituto. También puede seguirse en las páginas de la Revista la vida institucional, entretejida de actividades individuales y comunitarias, y también con el recuerdo agradecido a tantos colegas y colaboradores que ya no están con nosotros.

Queda una larga tarea por delante. Será bueno reiterar lo que dijimos en la presentación del primer número, hace treinta años: "Ojalá que la Revista contribuya a difundir, mediante la investigación histórica, los ideales peruanistas y de fortalecimiento de la conciencia marítima, que constituyen uno de los objetivos principales de nuestro Instituto".

Julio, 2008

Incorporación de Miembros de Número

*La Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001**

DOCTOR FABIÁN NOVAK

1. INTRODUCCIÓN

Si cualquiera de nosotros visitara la Plaza de Armas de Chancay, a sesenta kilómetros al noroeste de la ciudad de Lima, podrá darse con la sorpresa de que ésta exhibe ciertos restos de la cañonera chilena "Virgen de Covadonga", que fuera hundida en la Guerra del Pacífico la tarde del 13 de setiembre de 1880. Las piezas que ahí se exhiben: el ancla, una parte del cañón y 20 metros de cadena fueron rescatadas el 2001 del barco mismo, hundido frente al Castillo de Chancay[1]. Una suerte distinta ha tenido el vapor chileno "Loa", hundido el 3 de julio de 1880, a 7 Km. del puerto del Callao, o el navío peruano "Manco Cápac" hundido frente a las costas de Arica, pues sus restos aún permanecen en su totalidad en el fondo del mar.

Más allá de la reflexión histórica a la que puedan conducirnos estos hechos, lo cierto es que a propósito de ellos podemos plantearnos diversas interrogantes. Por ejemplo, ¿a qué Estado pertenecen las estructuras, naves, aeronaves y demás restos históricos o arqueológicos hundidos en el mar? ¿qué derechos y obligaciones tienen los Estados ribereños cuando se producen hallazgos de este tipo en su mar territorial, en su zona económica exclusiva, en su plataforma continental o en la zona internacional de los fondos marinos? ¿tendrán el mismo régimen jurídico de

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 9 de marzo de 2006.
El autor ha sido Director del Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Profesor de Derecho Internacional Público de la Universidad Católica, Universidad de Lima y Academia Diplomática del Perú.

tratamiento los navíos o aeronaves de guerra y aquellos que no lo son? ¿cuál es el mejor sistema para conservar y proteger estos restos arqueológicos bajo el mar?

Increíblemente, hasta hace muy poco tiempo, el Derecho Internacional carecía de una respuesta clara frente a estas interrogantes. Más allá de cierta jurisprudencia interna y de la práctica estatal, no existía ninguna norma internacional de carácter general que regulara cabalmente esta materia. Sin embargo, esta situación, ha variado dramáticamente, a partir de la aprobación de la Convención de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, en el 2001, la misma que contiene diversas disposiciones en relación a los derechos y obligaciones de los Estados, en las diferentes zonas marítimas existentes, y a cuyo estudio nos abocaremos a continuación.

Para tal efecto, creemos que no hay mejor manera de empezar este estudio, que aclarando ciertos conceptos básicos, como lo es, el del patrimonio cultural subacuático.

2. DEFINICIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

Si bien la doctrina no ha llegado a ponerse unánimemente de acuerdo en relación al concepto de patrimonio cultural subacuático, la mayoría entiende que son al menos dos los elementos que comprende: los lugares sumergidos y los restos de buques, comúnmente conocidos como pecios[2]. Precisamente, basado en estos dos elementos, se puede señalar que la protección del patrimonio cultural subacuático:

> [...] se ocuparía de la investigación de los restos materiales del pasado, estructuras terrestres sumergidas por causas diversas, embarcaciones de todo tipo, objetos materiales aislados arrojados o perdidos en los fondos de mares, ríos o lagos, estructuras de ingeniería, obras portuarias, depósitos rituales en pozos sagrados como los zenotes, zonas de fondeo, astilleros y tantos otros que constituyen la base de estudio principal, junto con todos los elementos anexos que permiten su comprensión total. Todo ello y su contexto, el medio en el que reposan y las modificaciones y alteraciones del mismo, etc. constituye lo que en términos modernos entendemos como patrimonio cultural sumergido[3].

Una definición muy similar sería adoptada por la International Law Association (ILA) en su proyecto de convención de 1994[4] y finalmente por la Convención de la UNESCO del 2001. En el artículo 1, inciso 1 de esta última se define el patrimonio cultural subacuático como:

a.- Todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:

i.- los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;

ii.- los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y

iii.- los objetos de carácter prehistórico.

b.- No se considerará patrimonio cultural subacuático a los cables y tuberías tendidos en el fondo del mar.

c.- No se considerará patrimonio cultural subacuático a las instalaciones distintas de los cables y tuberías colocadas en el fondo del mar y todavía en uso.

De esta definición es posible concluir, que para que un bien sea considerado como patrimonio cultural subacuático debe reunir al menos tres características fundamentales:

a.- Debe tratarse de una estructura, nave o aeronave sumergida en el mar;

b.- El objeto debe permanecer sumergido por un mínimo de 100 años; y

c.- El objeto puede haber permanecido sumergido total o parcialmente, en forma periódica o continua.

Nótese que en ningún momento la definición califica la significación o importancia que debe tener el resto arqueológico o histórico hallado. Si bien países como Grecia, Gran Bretaña, Estados Unidos e Italia trataron en la Conferencia de París –donde se aprobó la Convención de la UNESCO del 2001– de limitar el ámbito de la definición, requiriendo que los restos tuvieran una "importancia significativa", finalmente se consideró que esta calificación introducía un elemento demasiado subjetivo y arbitrario a la definición, por lo cual fue rechazado[5]. Adicionalmente, podríamos agregar en favor de la no inclusión de esta calificación: 1° que la arqueología no puede señalar hasta la fecha de manera taxativa e indubitable qué es importante y por tanto digno de protección, y qué no lo es; y, 2° para poder definir qué es importante, primero se debe proceder a la protección de todo el patrimonio cultural subacuático y, luego, a su evaluación[6]. En consecuencia,

creemos que la opción tomada por la Convención en este punto era la más conveniente.

En cuanto al límite temporal de 100 años, se trata de un parámetro establecido en diversas convenciones relativas a la protección del patrimonio cultural, como es el caso de la Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales de 1970, la Resolución 848 del Consejo de Europa de 1978, la Convención Europea relativa a la Propiedad Cultural de 1985, y el Convenio de UNIDROIT sobre los bienes culturales robados o exportados ilícitamente de 1995[7].

Finalmente, cuando la Convención señala que el resto arqueológico o histórico puede haber permanecido sumergido "total o parcialmente, en forma periódica o continua", en realidad está extendiendo su ámbito de aplicación, con lo cual permite asegurar por ejemplo la protección de buques como el "Amsterdam", hundido en 1747 frente a la ciudad británica de Hastings, o el "Arizona", hundido en 1941 en Pearl Harbour, los cuales quedan en superficie periódicamente, durante la bajamar[8].

Comprendido entonces el significado y alcances del término patrimonio cultural subacuático, veamos por qué resulta importante su regulación y protección por parte del Derecho Internacional.

3. IMPORTANCIA DE PROTEGER EL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

En nuestro criterio, son tres las razones que podrían esgrimirse para sustentar la necesidad de regular y proteger el patrimonio cultural subacuático.

En primer lugar, la ausencia de regulación sobre la materia. En efecto, si bien existen diversas convenciones internacionales destinadas a la protección del patrimonio cultural[9], hasta el 2001 no se contaba con un instrumento internacional de carácter universal dedicado específicamente al patrimonio cultural subacuático[10]. Tan solo existía la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, la cual dedica dos artículos a la materia[11], que regulan de manera insuficiente y en algunos casos, confusa, la protección de objetos arqueológicos e históricos en el mar[12].

Así por ejemplo, la Convemar protege únicamente los hallazgos en los mares, sin tomar en cuenta todas las aguas (lagos, ríos, etc.); asimismo, no regula con claridad la situación de los objetos arqueológicos e históricos hallados en la plataforma continental o en la zona económica exclusiva; no define tampoco un mecanismo de control para la conservación y disposición del patrimonio cultural subacuático en la zona internacional de los fondos marinos[13] y, por último, no



Escena de una operación de rescate de los restos de un buque de esclavos que zozobró el año 1700 a 55 kilómetros de Cayo Hueso, Florida.
(Foto reproducida de: **National Geographic en Español,** agosto de 2002).

establece un significado claro sobre la expresión "ley de rescate y otras reglas del almirantazgo", con lo cual permite que quien rescate un objeto abandonado por mucho tiempo adquiera prácticamente la calidad de propietario del mismo, contradiciendo con ello, lo señalado por el moderno Derecho Internacional[14].

En el informe resumido de la Reunión de Expertos en protección del patrimonio cultural subacuático, que tuvo lugar en París del 22 al 24 de mayo de 1996, se explican los motivos de esta deficiente regulación de la Convención del Mar. Aquí se señaló:

> El Derecho del Mar (entiéndase, la Convención) había sido elaborado por personas que no tenían conocimientos específicos de arqueología. Adicionalmente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no contemplaba adecuadamente el patrimonio cultural subacuático, porque la cuestión se había planteado después de concluidos los debates sobre la plataforma continental y, por consiguiente, el tema se añadió a último momento, a las disposiciones relativas a la zona contigua[15]. (El paréntesis es nuestro).

Se hacía necesario entonces un texto más completo, que regulara de manera integral y suficiente la situación del patrimonio cultural subacuático.

Una segunda razón, que justifica la regulación internacional del patrimonio cultural subacuático es el valor cultural e histórico pero también económico que pueden llegar a representar para los Estados los objetos arqueológicos o históricos hallados en el mar. Así, se calcula que en los fondos oceánicos se hallan diseminados más de 3 millones de navíos naufragados sin localizar. Entre los vestigios de antiguas civilizaciones cubiertos hoy en día por las aguas, figuran el Faro de Alejandría en Egipto, conocido como la séptima maravilla del mundo, numerosos poblados neolíticos en el Mar Negro cuyos vestigios podrían ayudar a entender por ejemplo el misterio del diluvio de Noé y ciudades enteras como Port Royal en Jamaica, cuyo valor histórico, arqueológico y científico resulta incalculable[16]. En el mismo sentido, el estudio arqueológico del "Pandora", hundido en Australia en 1791, permitió entender mejor la historia del motín del "Bounty". De otro lado, en el plano turístico, cabría referir que la exposición del navío "Vasa" en Suecia atrae anualmente a 750,000 turistas, mientras que el navío "Mary Rose" en Gran Bretaña ha sido visitado hasta la fecha por más de 4 millones de personas, representando un importante ingreso económico para sus respectivos países[17]. Por si esto fuera poco, la casa Christie´s, dedicada a la compra y venta de restos hallados en el mar, obtuvo 16 millones de dólares por la venta de porcelana china y lingotes de oro recuperados del buque holandés "Geldermalsen", hundido en 1752 y 400 millones de dólares por el cargamento de oro, plata y joyas del galeón español "Nuestra

Señora de Atocha", hundido en 1622[18]. Todo esto nos revela, que el patrimonio cultural subacuático contiene una importancia cultural y económica suficiente para merecer su regulación internacional.

Por último, una tercera razón que en nuestro criterio justifica la regulación del patrimonio cultural subacuático es la necesidad de neutralizar las amenazas a las que éste se encuentra sujeto. En efecto, los avances tecnológicos producidos en los últimos años han determinado que el hombre tenga más fácil acceso a los fondos marinos y a los restos arqueológicos e históricos sumergidos en el mar. Si bien ello puede ser visto como algo positivo, lo cierto es que dicha intervención humana viene significando una seria amenaza para la conservación y protección del patrimonio subacuático.

Una primera amenaza viene dada por el uso de determinadas técnicas de pesca como el arrastre, que ponen en peligro la integridad del patrimonio marino. Una segunda amenaza deriva de la ejecución de obras públicas o privadas (tales como puertos, viviendas, complejos industriales, etc.) en zonas marinas donde pueden encontrarse restos de patrimonio cultural subacuático. Una tercera amenaza se presenta a partir de las actividades industriales que pudieran llevarse adelante en la zona internacional de los fondos marinos[19] a efectos de extraer los nódulos polimetálicos existentes en la misma[20]. Pero sin duda, es la cuarta amenaza la que representa un mayor peligro, y ésta viene dada por el intenso pillaje de los sitios arqueológicos marinos por parte de buscadores de tesoros. Esto sucedió por ejemplo con el "Titanic" que fue saqueado en 1987, vendiéndose 1,800 objetos que fueron extraídos de él; con el "Geldermalsen", que fue saqueado en Indonesia en 1986, vendiéndose los 126 lingotes de oro y 160,000 piezas de porcelana que contenía; con el "Tek Sing", que fue saqueado en el mar de la China Meridional en 1999, conteniendo más de 300 mil piezas de porcelana; entre muchos otros casos[21].

En síntesis, la ausencia de instrumentos internacionales que regulen la protección y conservación del patrimonio cultural subacuático, sumado al valor arqueológico, histórico y económico de este patrimonio, y a las amenazas que actualmente soporta, justifican holgadamente la regulación de esta materia por el Derecho Internacional. En este sentido, la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático del 2001 constituye un primer paso fundamental hacia el cumplimiento de este objetivo.

4. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA CONVENCIÓN DE LA UNESCO DE 2001

4.1. Origen y antecedentes

La toma de conciencia por parte de la Comunidad Internacional en relación a las amenazas y peligros que enfrenta el patrimonio cultural subacuático, motivó un gran movimiento a nivel de la doctrina y de ciertos países como Italia, a favor de establecer un régimen jurídico internacional de protección de este patrimonio.

Fue así como la International Law Association (ILA) presentó ante la UNESCO, un proyecto de convención de 1994 sobre patrimonio cultural subacuático que había venido trabajando desde 1988, a efectos de que este organismo lo utilizara como insumo en su propósito de regular esta materia. La UNESCO a su vez, decidió constituir un Grupo de expertos que tendría como misión analizar esta temática tomando en cuenta proyectos como el del ILA de 1994. Luego de varias reuniones y sesiones de trabajo se elaboró un primer proyecto en abril de 1999, el mismo que fue revisado y modificado en julio de ese año. Sin embargo, el presidente de la Conferencia General de la UNESCO, consciente de la ausencia de consenso, presentó el 1° de marzo de 2001 un proyecto alternativo propio, el mismo que tenía como base el proyecto de julio de 1999 y asimismo otros instrumentos regionales, como la Carta Internacional para la Protección y Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático (Carta de Sofía) de octubre de 1996 y la Declaración de Siracusa sobre Patrimonio Cultural Submarino del Mar Mediterráneo del 10 de marzo del 2001. Fue precisamente este proyecto, con algunas modificaciones, el que terminó siendo aprobado por el pleno de la XXXI Conferencia General de la UNESCO celebrada en París, el 2 de noviembre de 2001, por 87 votos a favor, 4 en contra[22] y 15 abstenciones[23].

Si bien esta Convención aún no ha entrado en vigor, son varios los Estados que vienen incorporándose a ella[24], lo que nos permite presagiar que prontamente sus disposiciones estarán vigentes. En todo caso, ya muchos Estados vienen poniendo en práctica los principios establecidos en dicho instrumento, lo que nos indica su buen nivel de aceptación.

4.2. Principios generales

La Convención de la UNESCO consagra ciertos principios generales que constituyen sin duda uno de los aportes más importantes de la misma. Estos principios tienen como base la costumbre internacional desarrollada hasta ese entonces, la doctrina mayoritaria de los publicistas y la jurisprudencia interna de muchos Estados.

Un primer principio consiste en consagrar como obligación jurídica de los Estados Partes el conservar y preservar el patrimonio cultural subacuático en beneficio de la humanidad[25], debiendo cada uno de ellos imponer sanciones internas suficientemente severas contra los infractores de la misma.

Para lograr este objetivo de preservación del patrimonio cultural subacuático la Convención prioriza la conservación *in situ* de dicho patrimonio, es decir, su mantenimiento en el lecho marino. Y es que se encuentra científicamente demostrado que la mejor manera de conservar el patrimonio subacuático es bajo el agua, gracias a una tasa de deterioro baja y a la escasez de oxígeno. Como lo señala Blot:

> Un objeto que se saca del fondo del mar luego de haber permanecido sumergido durante largo tiempo en agua salada, corre el riesgo de deteriorarse rápidamente si se lo pone en contacto con el aire antes de someterlo a un tratamiento adecuado. En 1840, cuando se vendieron en subasta privada los objetos recuperados del famoso pecio del "Mary Rose", se observó por primera vez que las balas de cañón de hierro, que pesaban 32 libras cuando se las descubrió, habían conservado sólo 19 libras tras haber estado expuestas al aire durante cierto tiempo, y se habían calentado y oxidado. Además, la sal del agua del mar en la que habían estado sumergidas se había cristalizado al secarse, destruyendo aún más la estructura del metal. Se descubrió que esto ocurría no sólo con el metal, sino también con la cerámica y la madera[26].

Con el principio de la conservación *in situ* entonces, se subraya la importancia del interés histórico, arqueológico y cultural de estos bienes, por encima de su valor económico[27]; en otras palabras, a partir de la Convención de la UNESCO, los Estados no serán libres de ignorar el interés de la Comunidad Internacional de preservar este patrimonio[28].

Un segundo principio, complementario del anterior, consiste en prohibir la explotación comercial, con fines de lucro o especulativos, del patrimonio cultural subacuático[29]. Esta prohibición pretende evitar los actos de pillaje y piratería, con la consecuente dispersión de los elementos que forman parte del patrimonio. Se trata en consecuencia, de prohibir la aplicación del principio vigente hasta la aprobación de la Convención de la UNESCO en el 2001 consistente en que "el primero que llega, es el primero que se sirve"[30].

Un tercer principio, establece un deber de cooperación y colaboración entre todos los Estados involucrados con el patrimonio cultural subacuático[31], es decir, entre el Estado ribereño, el Estado del pabellón , el Estado de origen del patrimonio y otros Estados vinculados, a efectos de evitar o atenuar cualquier posible

repercusión negativa de actividades bajo su jurisdicción que afecten de manera gratuita este patrimonio. En este sentido, la Convención dispone la posibilidad de suscribir acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales a efectos de que la protección del patrimonio cultural subacuático sea consistente e integral[32]. Por último, este principio incluye también el deber de los Estados de intercambiar información.

Un cuarto y último principio impone a los Estados el deber de sensibilizar, capacitar y formar a sus funcionarios y a la población en general sobre la importancia de preservar este patrimonio y particularmente en aspectos vinculados a la arqueología subacuática. Esta labor de sensibilización implica el acceso responsable y no perjudicial del público al patrimonio cultural subacuático *in situ*, con fines de observación o documentación, así como la suscripción de convenios de colaboración entre los Estados Partes[33].

Estos cuatro principios generales, de base fundamentalmente consuetudinaria, son complementados por un conjunto de disposiciones específicas, muchas de las cuales han implicado una toma de posición sobre temas hasta ese momento polémicos y controvertidos. A estos preceptos nos referimos en el siguiente punto.

4.3. Disposiciones específicas de la Convención

La Convención de la UNESCO de 2001 consagra un conjunto de derechos y obligaciones para las partes interesadas en la protección del patrimonio cultural subacuático. Para tal efecto, la Convención establece reglas específicas en cada una de las zonas marítimas consagradas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, señalando en cada caso, los derechos y deberes del Estado ribereño así como de los demás Estados vinculados.

4.3.1. Aguas interiores, archipelágicas y Mar Territorial

La primera zona regulada por la Convención de la UNESCO es aquella compuesta por la aguas interiores, archipelágicas y el mar territorial[34]. Si bien la UNESCO puso en claro que no tenía como meta regular las actividades desarrolladas bajo la soberanía de los Estados Partes, se trataba en realidad de ordenar y aplicar criterios comunes entre éstos, que usualmente poseen una regulación diversa y heterogénea en relación a la protección del patrimonio cultural[35]. Precisamente, por esa razón, se establecerá la obligación de los Estados Partes de velar por la aplicación en su mar territorial, aguas interiores y archipelágicas de las normas contenidas en el anexo[36]. Entonces, en modo alguno,

se buscaba restringir la soberanía de los Estados. Esto queda evidenciado en el artículo 7 de dicha Convención, el mismo que establece:

1. En el ejercicio de su soberanía, los Estados Partes tienen el derecho exclusivo de reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en sus aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial.

2. Sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y normas de derecho internacional aplicables a la protección del patrimonio cultural subacuático, los Estados Partes exigirán que las Normas se apliquen a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático situado en sus aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial.

De la lectura y análisis del artículo transcrito, se pueden extraer tres conclusiones básicas. En primer lugar que, siguiendo lo dispuesto por la costumbre internacional, la Convención de la UNESCO parte por afirmar la soberanía del Estado ribereño sobre sus aguas interiores, mar territorial y aguas archipelágicas[37]. Por esta razón, le otorga el derecho exclusivo y excluyente de reglamentar y autorizar en dichas zonas cualquier actividad sobre el patrimonio cultural subacuático[38]; con lo cual, terceros Estados carecen de competencia para entrometerse en las decisiones adoptadas por el Estado ribereño.

En segundo lugar y teniendo nuevamente en cuenta la soberanía del Estado ribereño sobre las tres zonas antes mencionadas, se establece la capacidad discrecional de éste para informar al Estado del Pabellón y a los demás Estados interesados sobre hallazgos ocurridos en su mar territorial y aguas archipelágicas, con exclusión por supuesto, de las aguas interiores. En otras palabras, aquí no existe deber de información por parte del Estado ribereño, sino más bien se trata de un acto voluntario del Estado, conforme se deriva del modo condicional con el que se redacta el artículo ("debería informar"). Esta facultad discrecional no ha estado exenta de críticas, pues muchos consideran que excede los poderes que los Estados ribereños ejercen en la práctica[39]; sin embargo, la mayoría de los Estados participantes en la Conferencia de la UNESCO optó por consagrar una fórmula que resguardara a toda costa la soberanía del Estado sobre las tres zonas marítimas señaladas.

En tercer lugar, el artículo 7 transcrito mantiene silencio en relación a los hallazgos que en estas zonas puedan llevar a cabo terceros Estados. Esta omisión podría entenderse por el hecho de que los buques de terceros Estados no estarían en condición de llevar a cabo ningún hallazgo, en tanto el Derecho Internacional sólo les concede el derecho de paso inocente, es decir, la posibilidad de atravesar rápida e ininterrumpidamente por dicho territorio[40]. En todo caso, el artículo 18,

inciso 1 de la Convención de la UNESCO llena este vacío, al permitir que el Estado ribereño detenga el buque e incaute los elementos del patrimonio cultural subacuático situado en su territorio, que hubieran sido recuperados por otros Estados de manera no conforme a dicha Convención[41].

En síntesis, como afirma Garabello, el Estado ribereño en relación al patrimonio cultural subacuático, goza de tres poderes en su mar territorial, en sus aguas interiores y archipelágicas: el poder de legislar, el poder de recuperar el patrimonio cultural indebidamente extraído de su territorio y el poder de decidir si informa de los hallazgos ocurridos en dichas zonas[42].

Sin embargo, paralelamente, el Estado ribereño tiene el deber de no utilizar su territorio, incluidos sus puertos marítimos e islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, en apoyo de cualquier actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático que no esté de conformidad con la presente Convención[43]. Con lo cual, se logra un perfecto balance y armonía entre los derechos y obligaciones del Estado ribereño, al mantener intacta su soberanía en estas tres zonas pero, a la vez, exigirle un comportamiento acorde con los intereses de la Comunidad Internacional.

4.3.2. Zona Contigua

Desde un inicio, existió un gran debate entre los delegados que asistieron a la Conferencia de la UNESCO en relación a qué hacer con la zona contigua, que va de la milla 12 a la 24. Algunos consideraban que la zona contigua debía regirse por las mismas reglas contempladas para el mar territorial, las aguas interiores y archipelágicas; sin embargo, otro sector, siguiendo el proyecto ILA de 1994, entendía que la zona contigua debía más bien regirse por las mismas reglas contempladas para la zona económica exclusiva[44]. Tras un largo debate, finalmente se arribó a una fórmula de consenso bastante escueta, que despierta algunos problemas de interpretación aunque también soluciones. El artículo 8 de la Convención señala lo siguiente:

> Sin perjuicio de los dispuesto en los artículos 9 y 10 y con carácter adicional a lo dispuesto en los mismos y de conformidad con el párrafo 2 del artículo 303 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados Partes podrán reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en su zona contigua. Al hacerlo, exigirán que se apliquen las Normas.

El artículo en cuestión –por insistencia de las delegaciones del Perú, Japón, Grecia, España, entre otras–[45] parte por referirse a la Convención del Mar de

1982, la misma que en su artículo 303, inciso 2 establece la presunción legal, según la cual, la remoción de objetos arqueológicos e históricos de la zona contigua sin la autorización del Estado ribereño, constituye una infracción del Derecho Internacional[46]. Esta norma a su vez se complementa con el artículo 8 antes transcrito, al reconocerse al Estado ribereño el poder de reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en su zona contigua[47].

En otras palabras, se consagra prácticamente el mismo régimen que en el mar territorial, las aguas interiores y archipelágicas[48]. La única diferencia estaría dada por el hecho de que en la zona contigua la reglamentación por parte del Estado ribereño es potestativa de éste, mientras que en el mar territorial, el Estado ribereño tiene este derecho en forma exclusiva y excluyente.

Lo que no queda claro sin embargo, es esa extraña referencia a que lo dispuesto en el artículo 8, no perjudica lo señalado en los artículos 9 y 10, relativos a la zona económica exclusiva y a la plataforma continental. Esta referencia ha dado pie a que un sector de la doctrina cuestione la identidad de regímenes entre la zona contigua y el mar territorial, señalando más bien que la identidad estaría dada entre la zona contigua y la zona económica exclusiva[49]. Incluso, esta referencia fue una de las causas por las cuales Grecia se abstuvo de votar a favor de la Convención, considerando que se abría peligrosamente la posibilidad de aplicar a la zona contigua el régimen imperante en la zona económica exclusiva[50].

No obstante, si bien creemos que esta referencia era innecesaria y como vemos, inconveniente, entendemos al igual que el resto de la doctrina, confirmada por la práctica estatal, que se trata de un reenvío meramente formal, infeliz y sin mayor contenido[51].

4.3.3. Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental

El gran vacío legal existente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en relación con el patrimonio cultural subacuático, fue la ausencia de regulación entre el límite exterior de las 24 millas náuticas y la zona de altamar[52]. En ese espacio, donde se encuentra una gran parte del patrimonio cultural subacuático, los derechos y obligaciones de los Estados no venían resueltos claramente por el derecho en vigor[53].

Precisamente, la Convención de la UNESCO pretende llenar este vacío, estableciendo un conjunto de disposiciones comunes para la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Al respecto, nos refiere De Yturriaga:

> En el curso de la negociación se pusieron de manifiesto 3 posturas básicas: a) maximalista: plena competencia del Estado ribereño (G.77,

Canadá, Australia, Grecia, Irlanda); b) minimalista: negación de competencia al Estado ribereño y libertad de acción del Estado del pabellón (mayoría de Estados "afines"); c) intermedia: reconocimiento de un estatuto preferente al Estado ribereño y necesidad de consultas entre los Estados interesados (Italia, Japón, España)[54].

Fue precisamente esta última postura, la que logró imponerse en la Conferencia. En efecto, los artículos 9 y 10 de la Convención de la UNESCO parten por señalar la obligación de todos los Estados de proteger el patrimonio cultural subacuático que se encuentra en ambas zonas marítimas, luego de lo cual consagra tres principios rectores:

En primer lugar, se faculta al Estado ribereño a prohibir o a autorizar cualquier actividad dirigida al patrimonio ubicado en su zona económica exclusiva o plataforma continental, a efectos de impedir cualquier intromisión en sus derechos soberanos o de jurisdicción en dichas zonas[55]. Esta primera norma, que tiene su origen en la costumbre internacional, pretende entonces resguardar los derechos soberanos y de jurisdicción de los cuales goza el Estado ribereño en su zona económica exclusiva y plataforma continental, conforme lo establece la Convención del Mar de 1982[56]. Sin embargo, no es la única disposición.

En efecto, en segundo lugar, la Convención de la UNESCO establece que en caso de peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, el Estado pueda adoptar todas las medidas viables que resulten necesarias para proteger dicho patrimonio. Este sistema de *medidas provisionales* que fuera propuesto por Italia, no solo logra una vez más resguardar los derechos del Estado ribereño sino también ubicar la protección urgente del patrimonio cultural subacuático por encima de cualquier otra obligación, incluyendo el deber de consultas impuesto por la Convención, al que nos referiremos más adelante[57].

En relación a estos dos preceptos habría que señalar que, si bien es cierto, existía en muchos países asistentes a la Conferencia de la UNESCO, el temor de reconocer en la zona económica exclusiva derechos adicionales a favor del Estado ribereño, de los ya reconocidos por la Convención del Mar de 1982 –cosa que no sucedió– el compromiso final –como puede observarse– terminó por aceptar un rol preponderante del Estado ribereño[58]. Sin embargo, al mismo tiempo y a partir de ello, los derechos del Estado ribereño sobre el patrimonio cultural hallado en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental se "colectivizan"[59].

Efectivamente, la Convención de la UNESCO establece un complejo sistema de notificaciones y consultas, en virtud del cual, cada Estado Parte debe exigir que sus nacionales o buques que descubran patrimonio cultural subacuático en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental, se lo notifiquen, a efectos



Vista lateral de la barandilla del castillo de proa del "Titanic",
hallado el año 1985, después de su naufragio el 15 de abril de 1912.
(Foto reproducida de: **National Geographic en Español,** diciembre de 2004).

de que éste también cumpla con notificar al resto de Estados Partes –a través del Director General de la UNESCO– los hallazgos producidos, de forma tal de asegurar que todos los Estados vinculados cultural, histórica o arqueológicamente con el hallazgo, participen de manera conjunta en la protección efectiva de ese patrimonio[60]. Para tal efecto, la Convención prevé la posibilidad de que los Estados Partes nombren un Estado Coordinador[61].

En relación a este último precepto, Aznar Gómez considera que el sistema adoptado es innecesariamente complejo,

> [...] fruto del *horror jurisdictionis* de determinados Estados a reconocer un papel preponderante al Estado ribereño. Éste, por su localización geográfica, aparece como el mejor capacitado para proceder a adoptar *cooperativamente* todas las medidas encaminadas a proteger el patrimonio cultural subacuático hallado en su zona económica exclusiva o plataforma continental, respetándose tanto sus derechos sobre los recursos de dichas zonas como los derechos soberanos de otros Estados, particularmente sobre sus buques y aeronaves de Estado. Sin embargo, a través de un complejo sistema de notificaciones, el procedimiento se complica cuando, en demasiadas ocasiones, lo que se requiere es una acción urgente [...][62].

Sin embargo, contrariamente a lo señalado por Aznar Gómez, nosotros creemos que:

> La fórmula prevista para la jurisdicción en la ZEE y la plataforma continental supone un compromiso razonable entre quienes pretendían establecer la jurisdicción plena del Estado ribereño y quienes negaban a éste cualquier competencia específica en materia de protección del patrimonio cultural subacuático[63].

Por lo demás, es esta misma fórmula transaccional la que se estableció con éxito en la Convención del Mar en lo referente a la zona económica exclusiva, compatibilizando los intereses del Estado ribereño con los de terceros Estados.

4.3.4. Zona Internacional de los Fondos Marinos

A diferencia de lo que ocurrió con la zona económica exclusiva y la plataforma continental, en la zona internacional de los fondos marinos no existió mayor discusión en relación a lo que sería su regulación.

En efecto, la Convención de la UNESCO partiría del principio sentado en el artículo 149 de la Convención del Mar, según el cual, "todos los objetos de carácter

arqueológico o histórico hallados en la zona serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la humanidad"[64]. Se trataría en este caso, no de una simple obligación convencional de carácter bilateral o multilateral, sino de una verdadera obligación *erga omnes* contraída con toda la comunidad internacional[65].

A partir de este principio base, se establecería –a partir de una propuesta de Gran Bretaña y Canadá–[66] un sistema de información y comunicación semejante al consagrado para la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

El artículo 11 de la Convención de la UNESCO señala, efectivamente, la obligación de los Estados Partes de exigir a sus nacionales o buques que le comuniquen cualquier hallazgo hecho en la zona, a efectos de transmitir esta información al Director General de la UNESCO y al Secretario General de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y, a través del primero de éstos, a los demás Estados Partes. Con esta comunicación se busca asegurar la protección efectiva del patrimonio cultural subacuático en la zona con la participación de todos los Estados vinculados al mismo. De igual forma, el involucramiento de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, creada a partir de la Convención del Mar de 1982, no sólo pone una vez más en evidencia el carácter de instrumento complementario que posee la Convención de la UNESCO en relación a la Convemar, sino que también añade una nueva competencia a la Autoridad Internacional; esto es, a su deber de vicaría de los recursos en la zona, se le agrega el velar por el patrimonio arqueológico o histórico subacuático existente en beneficio de toda la humanidad, lo cual resulta altamente positivo, en tanto permitirá conjugar en el futuro la explotación de los fondos marinos, con la conservación y preservación del patrimonio cultural subacuático.

Existe, sin embargo, una referencia en el artículo 11 de la Convención al hecho de no olvidar los "derechos preferentes" de los Estados de origen cultural, histórico o arqueológico. No obstante, no se aclara en qué consisten esos derechos preferentes. Al respecto, la doctrina entiende que estos derechos preferentes podrían traducirse en la elección de dichos Estados como Estados coordinadores o darles prelación a la hora de formular consultas, adoptar medidas y expedir autorizaciones en relación al patrimonio hallado[67].

4.4. El caso de los buques y aeronaves de Estado

El tema de los buques y aeronaves de Estado fue uno de los más controvertidos de la reunión que dio lugar a la aprobación de la Convención de la UNESCO. Se suscitó al interior una gran oposición entre las antiguas y nuevas potencias navales (España, Francia, Gran Bretaña, Rusia y Estados Unidos) sobre las prerrogativas

que debían atribuirse al Estado ribereño y al Estado de pabellón respecto de estos bienes. No obstante, finalmente se arribó a ciertos consensos.

En primer lugar, no obstante la inicial oposición del Grupo de los 77, se llegó a un acuerdo para comprender en la Convención no sólo a las naves y aeronaves de guerra sino en general a las naves y aeronaves de Estado. Se entiende por buques y aeronaves de Estado los buques de guerra pero también otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizados únicamente para un servicio público no comercial, correspondiendo a la definición de patrimonio cultural subacuático[68].

Si bien esta definición no está exenta de problemas[69], lo cierto es que en términos generales corresponde a la definición impuesta por la práctica internacional.

Por otro lado, luego de establecida la definición, la Convención de la UNESCO consagra una cláusula de salvaguarda, en el sentido de que sus disposiciones no modifican lo dispuesto por el Derecho Internacional General y la práctica de los Estados en relación a la inmunidad soberana y derechos de los que goza el Estado del pabellón respecto de sus buques o aeronaves de Estado[70].

Como se sabe, la práctica general observada por los Estados nos dice que el Estado del pabellón es el propietario de sus buques y aeronaves aún hundidos. Así, basados en este principio, Estados Unidos conservó su título sobre el "Alabama", Francia sobre "La Belle", España sobre la "Juno" y la "Galga", Gran Bretaña sobre el "Binkerhead", el "Erebus", el "Terror" o la "Sussex", Rusia perdió su título sobre el "Almirante Nakhimov", entre otros[71]. En igual sentido tenemos la jurisprudencia interna de diversos Estados, como es el caso de la sentencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos del 20 de febrero de 2001 sobre la fragata española "La Galga de Andalucía", hundida en las costas de Virginia[72]. Por tanto, la Convención de la UNESCO no altera lo dispuesto por el Derecho Internacional General en relación a la soberanía de los Estados sobre sus buques o aeronaves, aun después de hundidos. Incluso, esta inmunidad se extiende a los hallazgos efectuados por estos buques. Por esta razón, la Convención de la UNESCO señala que los buques de guerra y otros buques gubernamentales o aeronaves militares que sean utilizados con fines no comerciales no estarán obligados a comunicar descubrimientos de patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva, en la plataforma continental o en la zona internacional de los fondos marinos[73].

Finalmente, en tercer lugar, la Convención de la UNESCO establece diversas disposiciones sobre los buques y aeronaves de Estado, según la zona marítima en que se encuentren. Así, en el mar territorial, aguas archipelágicas y aguas interiores,

el Estado ribereño debería (en condicional) informar al Estado del pabellón y demás Estados vinculados el descubrimiento de buques y aeronaves de Estado en dichas zonas[74]. En la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se señala la prohibición de efectuar alguna actividad dirigida a un buque o aeronave de Estado que no cuente con el acuerdo del Estado del pabellón y la colaboración del Estado coordinador[75]. Finalmente, en la zona internacional de los fondos marinos se establece una disposición similar a la anterior[76]. En consecuencia, la obligación de informar el hallazgo de un buque o aeronave de Estado y de contar con el consentimiento del Estado del pabellón para realizar cualquier actividad sobre éste, opera tan sólo a partir del límite exterior del mar territorial, pues al interior de éste la obligación se transforma en mera cortesía.

4.5. El salvamento marítimo

Un último tema regulado por la Convención de la UNESCO del 2001, es el de salvamento marítimo. Como se sabe, la institución del salvamento marítimo es recogida por algunos países pertenecientes al *common law*, quienes consideran que se trata en realidad de un viejo principio del Derecho Internacional. Contrariamente, la mayoría de países que pertenecen al sistema romano-germánico, desconocen esta institución o, al menos, entienden que se trata de un precepto recogido única y exclusivamente por el derecho interno de algunos Estados[77].

La Convención de la UNESCO, siguiendo esta última tendencia, establece como principio general, la exclusión del salvamento marítimo respecto del patrimonio cultural subacuático. En efecto, en su artículo 4, la Convención señala que "ninguna actividad relacionada con el patrimonio cultural subacuático... estará sujeta a las normas sobre salvamentos y hallazgos"[78].

No obstante la cerrada defensa que la delegación de los Estados Unidos hizo del *salvage law* –en atención a las distintas empresas norteamericanas buscadoras de tesoros– lo cierto es que la mayoría de países como el Perú[79], lograron imponerse, pues se entendía que las normas del salvamento marítimo no resultan compatibles ni favorables a la protección del patrimonio cultural subacuático.

Así, no debe perderse de vista que el objetivo principal del salvamento marítimo es *recuperar* el patrimonio y no preservarlo *in situ*, que es precisamente el fin que persigue la Convención de la UNESCO. Adicionalmente, el salvamento marítimo opera respecto de un *patrimonio en peligro*, lo que tampoco se presenta en este caso, pues los restos ya hundidos no están en peligro; por el contrario, su permanencia en el fondo del mar garantiza su conservación y mantenimiento[80]. De igual forma, el salvamento marítimo implica la obtención de una *recompensa* que suele oscilar entre el 10 y el 20% del valor de la propiedad salvada, mientras

que en la Convención de la UNESCO, la voluntad de acceder a los restos no es otra que la de analizarlos, evaluarlos histórica, cultural y arqueológicamente, y preservarlos, sin ningún afán económico[81]. Asimismo, los *salvors*, difieren de los arqueólogos en su metodología, pues adoptan criterios de eficiencia económica, evitando utilizar procedimientos que consuman excesivo tiempo, lo que muchas veces determina la dispersión o deterioro de los objetos rescatados del mar[82]. Por si esto fuera poco, también debe señalarse que las normas del salvamento marítimo no han sido recogidas por el Derecho Internacional General; incluso, a nivel interno, las legislaciones nacionales que lo contemplan difieren entre sí, más allá de los infructuosos intentos de la doctrina[83] y jurisprudencia norteamericanas[84], por señalar lo contrario. Todo lo cual nos indica que la inaplicación de las reglas de salvamento marítimo al patrimonio cultural subacuático resulta a todas luces acertada y conveniente.

En todo caso, este principio general admite una excepción que está constituida por tres requisitos que deben estar presentes de manera conjunta, antes, durante y después de la operación de salvamento[85]: a) que las operaciones de salvamento sean permitidas por las autoridades competentes, con lo cual desaparece uno de los componentes del acto de salvamento, cual es, la espontaneidad del mismo; b) que las operaciones sean compatibles con las disposiciones de la Convención de la UNESCO; y c) que las operaciones se realicen con la máxima protección de dicho patrimonio[86]. De esto se concluye que las condiciones impuestas para que opere la excepción son más que suficientes para garantizar la conservación del patrimonio cultural subacuático.

4.6. Perspectivas de la Convención y futuros desarrollos

A manera de conclusión, debemos insistir en la necesidad de tomar conciencia de que:

> Los mares y océanos de nuestro planeta esconden bajo sus aguas una parte importante del patrimonio histórico de la humanidad. Los restos que hoy empezamos a conocer ofrecen respuestas a nuestro pasado: ciudades enteras encontradas bajo el mar nos dibujan el modo de vida de antiguas civilizaciones, restos desperdigados por el lecho marino nos trazan antiguas rutas navales que unían social y comercialmente a pueblos lejanos entre sí, pecios semienterrados en los fondos marinos nos muestran los modelos de ingeniería naval de centurias pasadas, así como puertos, dársenas y artes de pesca milenarias se hallan aún hoy bajo las olas conservando, como *cápsulas del tiempo*, nuestro pasado cercano y remoto[87].

Precisamente, la Convención de la UNESCO del 2001 representa sin duda un gran avance en la protección del patrimonio cultural subacuático, pues no sólo aclara o llena los vacíos dejados por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 sino que también introduce un conjunto de nuevas reglas destinadas a preservar este patrimonio para la humanidad. Se trata por tanto, de un mínimo común denominador global, que no sólo admite sino que alienta a su perfeccionamiento a través de acuerdos regionales[88].

Por lo demás, la aceptación de las normas contenidas en la Convención no solo se refleja en la abrumadora votación obtenida al momento de su aprobación[89], sino también en el proceso de ratificación que viene llevándose a cabo y en múltiples acuerdos bilaterales que recogen sus principios, para dar solución a determinadas controversias[90].

Este consenso alcanzado tiene una trascendencia particular si se toma en cuenta las diversas posiciones jurídicas existentes e intereses en juego en relación al patrimonio cultural subacuático: entre las antiguas potencias navales y los Estados nacidos de la descolonización, entre los Estados ribereños y los Estados del pabellón, entre los Estados exportadores de objetos culturales y aquellos que son típicamente importadores. A todos ellos habría que sumar los intereses de las empresas buscadoras de tesoros, de las compañías explotadoras de recursos minerales o pesqueros, de las sociedades arqueológicas o históricas, entre otros actores[91]. Se trata entonces de un gran esfuerzo de negociación y de un buen punto de partida.

Todo lo expuesto nos permite concluir que nos encontramos frente a un documento de gran trascendencia que, no obstante sus limitaciones y desaciertos, está llamado a regular esta materia con carácter universal, protegiendo y preservando bienes de trascendencia histórica y arqueológica que finalmente forman parte de la historia de la humanidad. En ese sentido, cuando el Perú dé el gran paso de adherirse a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, deberá evaluar positivamente este instrumento complementario, a efectos de lograr una explotación de los recursos marinos acorde con la protección del patrimonio cultural subacuático.

NOTAS

1. Véase http://www.geocities.com/peruinphotos/indexchancay.html?200623
2. Aznar Gómez, Mariano J. **La Protección Internacional del Patrimonio Cultural Subacuático. Valencia:** Tirant Monografías, 2004, pp. 220-221.
3. Martín Bueno, Manuel. **Patrimonio Cultural Sumergido: Investigar y conservar para el futuro.** Monte Buciero, 2003, p. 28. La primera vez que se utilizó de manera independiente el concepto de patrimonio cultural subacuático fue en la Recomendación 848 del 4 de octubre de 1978, adoptada por la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa.
4. La International Law Association (ILA) a través de su Comité sobre el Derecho del Patrimonio Cultural, elaboró este proyecto de convención. El Comité fue presidido por el profesor Patrick O'Keefe y su relator fue el profesor James Nafziger. Tras varias revisiones hechas en Australia (1990), El Cairo (1992) y París (1993), el proyecto fue finalmente aprobado en Buenos Aires (1994). Véase O' Keefe, Patrick y James Nafziger. "The Draft Convention on the Protection on the underwater cultural heritage". En: **Ocean Development and International Law.** N° 25, 1994, p. 392. Aquí se definía el patrimonio cultural subacuático como: "all underwater tracers of human existent including: (a) sites, structures, buildings, artifacts and human remains, together with their archaeological and natural context; and (b) wreck such as a vessel, aircraft, other vehicle or any part there of, its cargo or other contents, together with their archaeological and natural context".
5. De Yturriaga Barberán, José Antonio. "Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático". En: Drnas de Clément, Zlata (coordinadora). **Estudios de Derecho Internacional en Homenaje al profesor Ernesto J. Rey Caro.** Córdoba: Editora Córdoba, 2002, p. 455.
6. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 227.
7. *Ibid.*, pp. 224-225.
8. *Ibid.*, pp. 231-332.
9. Este es el caso por ejemplo de la Convención de La Haya de 1954 sobre Protección de la Propiedad Cultural en Conflictos Armados, la Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícita de bienes culturales de la UNESCO de 14 de noviembre de 1970, la Convención de la UNESCO del 16 de noviembre de 1972 sobre Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, entre otras. Véase González, Ariel W. "Negotiating the Convention on Underwater Cultural Heritage: Myths and Reality". En: Camarda, Guido y Tullio Scovazzi. **The Protection of the Underwater Cultural Heritage**. Milán: Giuffrè Editore, 2002, p. 106.
10. Incluso, a nivel de legislación nacional tenemos países que prevén un nivel básico de protección, mientras otros contemplan un nivel más bien elevado, existiendo asimismo países que aún no han regulado esta materia. Se trata por tanto de una legislación nacional heterogénea y plagada de vacíos jurídicos. UNESCO. Carpeta de Información. Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio cultural subacuático (2001), p. 9.
11. "Artículo 149: Objetos arqueológicos e históricos: Todos los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en la Zona serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la humanidad, teniendo particularmente en cuenta los derechos preferentes del Estado o país de origen, del Estado de origen cultural o del Estado de origen histórico y arqueológico". "Artículo 303: Objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar:

1. Los Estados tienen la obligación de proteger los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar y cooperarán a tal efecto.
2. A fin de fiscalizar el tráfico de tales objetos, el Estado ribereño, al aplicar el artículo 33, podrá presumir que la remoción de aquellos de los fondos marinos de la zona a que se refiere ese artículo sin su autorización constituye una infracción, cometida en su territorio o en su mar territorial, de las leyes y reglamentos mencionados en dicho artículo.
3. Nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas del derecho marítimo o a las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales.
4. Este artículo se entenderá sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y demás normas de derecho internacional relativos a la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico".

12. En cuanto a la relación entre la Convención del Mar y la Convención de la UNESCO, el artículo 3 de esta última es muy claro en señalar que sus disposiciones se interpretarán y aplicarán en el contexto de lo dispuesto por la Convención del Mar y de conformidad con ella.

13. Caflisch, Lucius. "Submarine Antiquities and the International Law of the Sea". En: **Netherlands Yearbook of International Law**. N° 13, 1982, p. 29.

14. Scovazzi, Tullio. "The 2001 UNESCO Convention on the protection of the Underwater Cultural Heritage". En: Camarda, Guido y Tullio Scovazzi. **The Protection of the Underwater Cultural Heritage.** Milán: Giuffré Editore, 2002, pp. 114, 116, 118-119.

15. Véase DOC. UNESCO CLT-96/Conf. 605/6.

16. UNESCO. *Ob. cit.*, p. 3.

17. *Ibid.*, pp. 3-4.

18. Véase www.unesco.org/lima/n122001.htm

19. Sin embargo, es justo reconocer que el Reglamento sobre Prospección y Exploración de Nódulos Polimetálicos en la zona, aprobado por la Asamblea de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos de la Convención del Mar, el 13 de julio del 2000, establece que el prospector deberá notificar inmediatamente al Secretario General el hallazgo de cualquier objeto de carácter arqueológico o histórico y su emplazamiento, a efectos de que esa autoridad lo trasmita al Director General de la UNESCO (art. 8).

20. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, pp. 38-39, 41-42, 47-48.

21. UNESCO. *Ob. cit.*, pp. 3-8.

22. Los países que votaron en contra fueron la Federación de Rusia, Noruega, Turquía y Venezuela. A ellos habría que agregar a los Estados Unidos que como Estado observador no tiene derecho a voto. Su oposición fundamentalmente se debió a que consideraban que la Convención de la UNESCO no resultaba del todo compatible con la Convención del Mar de 1982, pero también por su desacuerdo con el sistema de solución de controversias pactado. Este último, prevé tres niveles de actuación: a) ante una controversia las Partes deben iniciar negociaciones directas de buena fe o elegir otro medio de solución de controversias, b) si en un plazo razonable, no llegan a un acuerdo, las Partes deben someter la controversia a la mediación de la UNESCO, c) si fracasa el mecanismo anterior se aplicará la parte XV de la Convención del Mar. (Artículo 25 de la Convención de la UNESCO).

23. En las abstenciones tenemos el caso de Grecia, que consideraba insuficiente el régimen de protección previsto en la Convención. Los otros países que se abstuvieron fueron: Alemania, Brasil, Colombia, Francia, Guinea-Bissau, Islandia, Israel, Países Bajos, Paraguay, Reino Unido, República Checa, Suecia y Suiza. Véase Garabello, Roberta. "The Negotiating History of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage". En: Garabello Roberta y Tullio Scovazzi. **The Protection of the Underwater Cultural Heritage. Before and after the 2001 UNESCO Convention.** Leyden: Martinus Nijhoff Publishers, 2003, pp. 89-93.

24. Este es el caso de Panamá (20/05/2003), Bulgaria (06/10/2003), Croacia (01/12/2004), España (06/06/2005), Jamahiriya Arabe Libia (23/06/2005) y Nigeria (21/10/2005). Un elemento importante a tener en cuenta al momento de la ratificación de este instrumento es que el mismo no admite reservas (artículo 30 de la Convención de la UNESCO) aunque sí permite declarar al momento de la ratificación o adhesión que la Convención no se aplicará a determinadas partes de su territorio, aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial (artículo 29 de la Convención de la UNESCO).

25. Véase el artículo 2, incisos 3, 4 y 5 de la Convención de la UNESCO de 2001.

26. Bolt, Jean-Yves. **L'histoire engloutie ou l'archéologie sous-marine.** París, 1995, p. 104.

27. UNESCO. *Ob. cit.*, p. 10.

28. Francioni, Francesco. "The Role of International Law in the Protection of Cultural Heritage". En: Camarda, Guido y Tullio Scovazzi. **The Protection of the Underwater Cultural Heritage.** Milán: Giuffré Editore, 2002, pp. 3-4.

29. Artículo 2, inciso 7 de la Convención de la UNESCO.

30. Scovazzi, Tullio. *Ob. cit.*, p. 131.

31. Véase el artículo 2, inciso 2 de la Convención de la UNESCO.

32. Scovazzi, Tullio. *Ob. cit.*, pp. 127-128.

33. Artículo 2, inciso 10 de la Convención de la UNESCO.

34. De acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, las *aguas interiores* son las aguas situadas al interior de la línea de base del mar territorial de un Estado (artículo 8, párrafo 1); el *mar territorial* es la franja de mar adyacente a las costas de un Estado ribereño no mayor de 12 millas marinas sobre la que éste ejerce su soberanía (artículo 3); mientras que las *aguas archipelágicas* son aquellas aguas encerradas pro las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47 de la Convención (artículo 49).

35. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2003, p. 133.

36. Carducci, Guido. "The expanding protection of the underwater cultural heritage: The new UNESCO Convention versus existing international law". En: Camarda, Guido y Tullio Scovazzi. **The Protection of the Underwater Cultural Heritage.** Milán: Giuffré Editore, 2002, p. 188.

37. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2003, p. 136.

38. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 241.

39. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2003, p. 135.

40. Pardo, Fernando. "Los casos del Mar Territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental y Zona Económica Exclusiva". En: Namihas, Sandra (editora). **Derecho del Mar. Análisis de la**

Convención de 1982. Lima: Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) de la Pontificia Universidad Católica del Perú / Sociedad Peruana de Derecho Internacional / Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2001, pp. 111-116.

41. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, pp. 246-247.

42. Garabello, Roberta. **La Convenzione UNESCO Sulla Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo.** Milán: Giuffrè Editore, 2004, p. 149.

43. Artículo 15 de la Convención de la UNESCO.

44. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 250.

45. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2003, p. 137.

46. Strati, Anastasia. **The protection of the Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objecting of the Contemporary Law of the Sea.** La Haya, 1995.

47. Es interesante señalar que un sector de la doctrina considera que el poder del Estado ribereño de regular y autorizar actividades en la zona contigua sobre el patrimonio cultural subacuático si bien no constituye aún una costumbre, sí implica la cristalización de una norma general emergente (efecto cristalizador). En otras palabras, el artículo 8 de la Convención de la UNESCO habría trasformado una regla de *lege ferenda* en una de *lege lata*. En este sentido véase Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2004, p. 174.

48. *Ibid.*, p. 173.

49. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 256. Véase también Boesten, E. **Archaeological and/or Historical Shipwrecks in International Water: Public International Law and What it offers.** La Haya, 2002, p. 161.

50. El 29 de octubre del 2001, Grecia emitió la siguiente declaración: "Greece fails to understand the appearance in article 8 ("underwater cultural heritage in the contiguous zone") of the reference to articles 9 and 10 concerning protection of UCH on the continental shelf and in the exclusive economic zone (EEZ). [...] the introduction of the aforementioned system of consultations in the protective scheme adopted for the contiguous zone is unfortunate. The reference in article 8 to articles 9 and 10 should be deleted as it diminishes the rights, which the coastal State already enjoys in the area under article 3003(2) of the LOS Convention".

51. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2004, pp. 173 y 179.

52. De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 457.

53. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 249.

54. De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 458.

55. Artículo 10 de la Convención de la UNESCO:
    "1. No se concederá autorización alguna para una actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático situado en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental, salvo lo dispuesto en el presente artículo.
    2. Un Estado Parte en cuya zona económica exclusiva o en cuya plataforma continental esté situado el patrimonio cultural subacuático tiene derecho a prohibir o a autorizar cualquier actividad dirigida a este patrimonio para impedir cualquier intromisión en sus derechos soberanos o su jurisdicción reconocidos por el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3. Cuando tenga lugar un descubrimiento de patrimonio cultural subacuático situado en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado Parte, o se tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio cultural subacuático, ese Estado Parte:
   a) consultará a todos los demás Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 5 del Artículo 9 sobre la mejor manera de proteger el patrimonio cultural subacuático;
   b) coordinará esas consultas como "Estado Coordinador", a menos que declare expresamente que no desea hacerlo, caso en el cual los Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 5 del Artículo 9 designarán a un Estado Coordinador.
4. Sin perjuicio de la obligación de todos los Estados Partes de proteger el patrimonio cultural subacuático mediante la adopción de todas las medidas viables conformes al derecho internacional, con el fin de impedir todo peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, incluido el saqueo, el Estado Coordinador podrá adoptar todas las medidas viables y/o conceder cualquier autorización que resulte necesaria de conformidad con la presente Convención y, de ser necesario, con anterioridad a las consultas, con el fin de impedir cualquier peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, ya sea ocasionado por la actividad humana o por cualquier otra causa, incluido el saqueo. Al adoptar tales medidas se podrá solicitar la asistencia de otros Estados Partes.
5. El Estado Coordinador:
   a) pondrá en práctica las medidas de protección que hayan sido acordadas por los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte pondrá en práctica esas medidas;
   b) expedirá todas las autorizaciones necesarias con respecto a las medidas así acordadas de conformidad con las Normas, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte expedirá esas autorizaciones;
   c) podrá realizar toda investigación preliminar que resulte necesaria en el patrimonio cultural subacuático y expedirá todas las autorizaciones necesarias a tal fin, y transmitirá sin demora los resultados de tal investigación al Director General quien, a su vez, comunicará esas informaciones sin demora a los demás Estados Partes.
6. Al coordinar las consultas, adoptar medidas, realizar una investigación preliminar y/o expedir autorizaciones en virtud del presente artículo, el Estado Coordinador actuará en nombre de los Estados Partes en su conjunto y no en su interés propio. Esta acción en sí no podrá ser invocada para reivindicar derecho preferente o jurisdiccional alguno que no esté reconocido por el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
7. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del presente artículo, no se efectuará ninguna actividad dirigida a un buque o aeronave de Estado sin el acuerdo del Estado del Pabellón y la colaboración del Estado Coordinador".

56. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2004, p. 252.

57. Forrest, C. "A new international regime for the protection of underwater cultural heritage". En: **ICLQ**, Nº 51, 2002, p. 544.

58. Al respecto señala Scovazzi, Tullio. *Ob. cit.*, p. 123: "Una minoría de Estados asumió que la extensión de la jurisdicción de los Estados costeros habría alterado el delicado balance de derechos y obligaciones señalado en la Convemar frente a otros Estados más allá del límite territorial, demostrándose que la negociación tenía problemas".

59. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 261.

60. Artículo 9 de la Convención de la UNESCO: "1. Todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental de conformidad con la presente Convención.
En consecuencia:
   a) Un Estado Parte exigirá que cuando uno de sus nacionales o un buque que enarbole su pabellón descubra patrimonio cultural subacuático situado en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental o tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio, el nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o actividad.
   b) En la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de otro Estado Parte:
      i) los Estados Partes exigirán que el nacional o el capitán del buque les informe e informe al otro Estado Parte de ese descubrimiento o actividad;
      ii) alternativamente un Estado Parte exigirá que el nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o actividad y asegurará la transmisión rápida y eficaz de esa información a todos los demás Estados Partes.
   2. Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, un Estado Parte declarará la forma en que transmitirá la información prevista en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo.
   3. Un Estado Parte notificará al Director General los descubrimientos o actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático que sean puestos en su conocimiento en virtud del párrafo 1 del presente artículo.
   4. El Director General comunicará sin demora a todos los Estados Partes cualquier información que le sea notificada en virtud del párrafo 3 del presente artículo.
   5. Todo Estado Parte podrá declarar al Estado Parte en cuya zona económica exclusiva o en cuya plataforma continental esté situado el patrimonio cultural subacuático, su interés en ser consultado sobre cómo asegurar la protección efectiva de ese patrimonio. Esa declaración deberá fundarse en un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica, con el patrimonio cultural subacuático de que se trate".

61. Sobre este último punto, algunos países plantearon que el Estado Coordinador debía ser siempre el Estado Ribereño, sin embargo, la oposición inicial de Alemania y España, y luego de Noruega, Estados Unidos y Gran Bretaña, impidieron que se consagrara esta propuesta, impuesta por la lógica geográfica, científica y técnica. Finalmente, se consagró una fórmula por la cual el Estado Ribereño actúa como coordinador, salvo que expresamente renuncie a ello. Véase Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 261; De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 460.

62. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, pp. 263-264.

63. De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 466.

64. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 265.

65. Carducci, Guido. *Ob. cit.*, p. 204.

66. De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 461.

67. Aznar Gómez, Mariano. *Ibid.*, p. 269; Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2004, p. 296.

68. Artículo 1, inciso 8 de la Convención de la UNESCO.

69. Por ejemplo, al referirse al hecho de que el buque debe haber prestado un servicio público no comercial, se está excluyendo a los *privateers* y a los diversos buques comerciales que a lo largo de la historia se artillaban para su propia defensa. Asimismo, al señalar que los buques o

aeronaves de Estado sean identificados como tales, resulta difícil que ello ocurra en el caso de un *trirreme* romano, de un *drakkar* vikingo, o de una *carabela* castellana. Véase al respecto Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 279.

70. Artículo 2, inciso 8 de la Convención de la UNESCO.

71. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 281.

72. De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 467.

73. Artículo 13 de la Convención de la UNESCO.

74. Artículo 7, inciso 3 de la Convención de la UNESCO.

75. Artículo 10, inciso 7 de la Convención de la UNESCO.

76. Artículo 12, inciso 7 de la Convención de la UNESCO.

77. Garabello, Roberta. *Ob. cit.*, 2003, p. 123.

78. Bederman, D. J. "The UNESCO Draft Convention on Underwater Cultural Heritage: A Critique and Counter-Proposal". En: **Journal of Maritime Law and Commerce.** N° 30, 1999, pp. 341-345. En el mismo sentido se pronunció el Proyecto ILA de 1994: "Underwater cultural heritage to which this Convention applies shall not be subject to the law of salvage". En el caso del salvamento marítimo, éste se aplica a naves en peligro, mientras que las normas sobre hallazgos se aplican a naves abandonadas o hundidas. Véase Carducci, Guido. "The Crucial compromise on salvage law and the law of finds". En: Garabello Roberta y Tullio Scovazzi. **The Protection of the Underwater Cultural Heritage. Before and after the 2001 UNESCO Convention.** Leyden: Martinus Nijhoff Publishers, 2003, p. 193.

79. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 288. Véase también Scovazzi, Tullio. *Ob. cit.*, p. 121.

80. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 290.

81. *Ibid.*, pp. 64, 65, 69 y 70.

82. *Ibid.*, pp. 73-74.

83. Véase por ejemplo Barrawman, E. "The Recovery of Shipwrecks in International Waters: A Multilateral Solution". En: **Michigan Yearbook of International Legal Studies**, N° 8, 1988, pp. 231 y ss.; Fry, J.P. "The Treasure Below: Jurisdiction over Salving Operations in International Waters". En: **Columbia Law Review**, N° 88, 1988, pp. 863 y ss.

84. Este es el caso de la Sentencia dictada por la Corte de Apelaciones del Cuarto Circuito de 1999, en el Asunto Titanic Inc. vs. Haver donde se dijo lo siguiente: "The body of admiralty law referred to in Article III (de la Constitución de los Estados Unidos) did not depend on any expresss or implied legislative action. Its existence, rather, preceded the adoption of the Constitution. It was the wellknown and well-developed «venerable law of the sea" which arose from the custom among "seafaring men" [...], and which enjoyed "international comity" [...] Nations have applied this body of maritime law for 3,000 years or more". Véase Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 57.

85. Carducci, Guido. *Ob. cit.*, 2003, p. 195.

86. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, p. 288.

87. *Ibid.*, p. 21.

88. Artículo 6 de la Convención de la UNESCO: "1. Se alentará a los Estados Partes a celebrar acuerdos bilaterales, regionales u otros acuerdos multilaterales, o a perfeccionar los acuerdos existentes, con objeto de preservar el patrimonio cultural subacuático".

89. De Yturriaga Barberán, José Antonio. *Ob. cit.*, p. 466.

90. Aznar Gómez, Mariano. *Ob. cit.*, pp. 323-324. Sobre esto último cabría referir por ejemplo, el acuerdo firmado en el 2001 entre los Estados Unidos y Francia sobre el pecio de *La Belle*, en el cual se recogen los principios señalados en la Convención de la UNESCO, lo que evidencia la aceptación de este instrumento por Estados que aún no son parte del mismo.

91. *Ibid.*, p. 24.

Discurso de recepción del Contralmirante Héctor Soldi Soldi

Los Miembros de Número, la familia y los amigos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos nos hemos reunido hoy para incorporar a un nuevo Miembro de Número a nuestras filas, y lo hacemos con gran satisfacción en vista de que cada nuevo integrante refuerza a nuestro Instituto y amplía el espectro del conocimiento que él aporta.

En esta ocasión, quien se incorpora a nuestro Instituto es el doctor Fabián Novak, abogado egresado de la Universidad Católica del Perú, actual Director del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Católica del Perú y especialista en temas internacionales muy relevantes para el interés de nuestro Instituto.

Para mí en particular es un gran honor poder dar estas breves palabras y saludar la incorporación del Dr. Novak, a quien conozco y con quien hemos compartido experiencias académicas desde hace mucho tiempo.

El tema del trabajo que ha preparado el Dr. Novak para su incorporación al Instituto, titulado "La Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001" es muy pertinente, en primer lugar porque el autor es un estudioso del Derecho Internacional, y en segundo lugar porque el tema toca un aspecto íntimamente vinculado con la Historia Marítima del Perú, que es la razón de ser de este Instituto.

El patrimonio cultural subacuático engloba restos sumergidos de ciudades enteras, puertos y dársenas, artes de pesca y miles de pecios u objetos repartidos por los mares y océanos de nuestro planeta. Este patrimonio de la Humanidad no ha recibido hasta hace muy poco la atención que merece ni la protección normativa que exige su importancia para todos los pueblos y su pasado histórico.

Peor aún, este patrimonio ha estado durante mucho tiempo a merced de comerciantes y coleccionistas dedicados a actividades que tienen por objetivo la venta, la adquisición o el trueque de patrimonio cultural subacuático, y para quienes las pingües ganancias y la discreción que ofrece el trabajar bajo el agua con tecnología de avanzada han sido una gran atracción.

El principal problema que en el tiempo dio lugar a esta situación, fue la falta de una legislación apropiada que protegiera este patrimonio así como el rápido avance tecnológico que hoy permite detectar estos objetos sumergidos con equipos de alta tecnología. Esta situación, y el éxito de algunos buscadores de tesoros que lograron recuperar piezas de alto valor histórico y económico del fondo marino, generaron una suerte de proliferación de empresas en busca de objetos de valor con buques y equipos de tecnología de punta.

Ante esta situación, el caso llamó la atención de la Organización para la Educación, la Ciencia y la Cultura de las Naciones Unidas (UNESCO), que consciente de la importancia de proteger y preservar el patrimonio subacuático mundial, y de la responsabilidad de todos los estados en esta materia, asumió el reto de convocar a una conferencia para negociar un tratado internacional sobre tan delicado tema.

El problema de este tipo de patrimonio subacuático se ha visto agravado por una falta de conciencia nacional de los propios estados sobre el valor de este patrimonio, y sobre todo, sobre la importancia para los ciudadanos de conservarlo.

A este respecto, el Consejo Internacional de Sitios y Monumentos de la UNESCO ratificó en 1996 una Carta Internacional sobre la Protección y la Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático, que inspiró la preparación de la Convención de la UNESCO para la protección del Patrimonio Subacuático, adoptado en noviembre de 2001.

El tema del patrimonio subacuático, que ha atraído el interés internacional en forma reciente, tiene para nosotros una importancia que aún no ha sido adecuadamente divulgada. Según datos de la UNESCO, el patrimonio de objetos sumergidos de valor histórico se cifra en unos tres millones de naufragios en todo el mundo, la mayor parte en América Latina debido a la ruta seguida por los galeones que trasladaban a España el oro y la plata de América. A esto se añade, que la falta de capacidad tecnológica y financiera que existe en nuestra región, hace que se haya investigado muy poco de estos vestigios en nuestras regiones costeras. Por esta razón, el trabajo que hoy nos presenta el Dr. Fabián Novak, tiene el doble propósito de llamar la atención sobre un tema relativamente novedoso en nuestro ámbito académico, y fomentar el análisis de nuestra realidad frente a las nuevas normas del Derecho Internacional en materia Patrimonio Subacuático.

El interés de los individuos y los estados por su patrimonio cultural es un tema relativamente reciente en nuestra historia, y lo es mucho más el relativo al patrimonio subacuático, sin duda por el hecho de que estos objetos están fuera de la vista y a veces a muchas decenas de cientos y a veces miles de metros bajo el mar.

En el marco del Derecho Marítimo Internacional, el tema del Patrimonio Subacuático ha estado casi ausente, hasta que se codificaron algunas de las normas pre-existentes en la actual Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982.

Sin embargo, el tratamiento de este tema en la CONVEMAR es muy general y hasta un tanto confuso, resultando inadecuado para regular el tratamiento de este patrimonio. Sin embargo, los negociadores de la CONVEMAR tuvieron la visión de dejar abierta la puerta para regular esta actividad a través de otras reglas y tratados internacionales específicos. Por este motivo, el tema continuó siendo debatido en otros foros, hasta que la Asociación de Derecho Internacional con sede en Londres, preparó un borrador de Convención que fue adoptado en 1994 y remitido a la UNESCO. Hasta ese momento, la UNESCO había promovido la firma de tres Convenciones relativas al Patrimonio Cultural de la Humanidad:

1. La Convención de La Haya de 1954 para la protección de la propiedad cultural en caso de un conflicto armado,
2. La Convención de 1970 sobre medios de prohibición y prevención de importación, exportación y transferencia ilícita de propiedad cultural, y
3. La Convención de 1972 para la protección del Patrimonio Cultural y Natural de la Humanidad.

Sin embargo, en ninguna de estas tres Convenciones se dictaban normas específicas sobre el patrimonio subacuático. La falta de esas normas, y como ya se mencionó, el avance tecnológico que promovió la exploración submarina con fines recreacionales y comerciales en la segunda mitad del siglo XX, se convirtieron en una real amenaza para la preservación de este patrimonio.

Sobre la base del borrador de Convención preparado por la Sociedad del Derecho Internacional y otros aportes, la UNESCO convocó a expertos internacionales en el tema, y entre 1998 y 2001 promovió un intenso debate que finalmente no llegó a un consenso, pero se logró aprobar la hoy llamada **Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático** por 87 votos a favor, 4 en contra y 15 abstenciones.

Como hemos visto durante la presentación del Dr. Novak, esta Convención define los derechos y deberes del estado ribereño sobre el patrimonio subacuático, sobre la base de la condición jurídica de cada uno de los espacios que define la CONVEMAR, el Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva.

Por tanto, y siendo el Perú país firmante de esta Convención sobre el Patrimonio Subacuático, surge nuevamente el absurdo de que el Perú no es parte de la CONVEMAR, pero sí ha asumido compromisos de cumplir las normas de numerosos Convenios ratificados por el propio Congreso de la República en el que se reconocen explícitamente los principios y se reconocen los espacios marítimos que establece la CONVEMAR, aunque nos mantenemos al margen de dicho tratado. Esperemos que la evolución del Derecho del Mar, que no se detendrá sino más bien se irá perfeccionando, haga ver a nuestros legisladores el daño que le han hecho al país, al mantenernos por tanto tiempo aislados y de espaldas a la Comunidad Internacional en esta materia.

No voy a entrar en detalle sobre el contenido de esta Convención sobre el Patrimonio Subacuático, materia de la disertación del Dr. Novak. Sólo quisiera hacer notar que el tema está ahora sobre la mesa, y merece un debate serio y profesional entre las instituciones académicas, culturales y los organismos del estado pertinentes, para adecuar nuestra legislación interna al marco internacional existente, y para promover la investigación sobre el Patrimonio Subacuático del Perú y de nuestra región.

Dr. Novak, le damos la bienvenida a nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú; le agradecemos por presentar en este evento de su incorporación un tema de tan grande interés, que estoy seguro va a ser motivo de nuevos trabajos y debates entre los miembros de este Instituto y fuera de él.

*¿De dónde vinimos? ¿A dónde vamos?**

VICEALMIRANTE OSCAR ANDERSON NORIEGA

INTRODUCCIÓN

Esta exposición es un resumen de hechos sucedidos o que se cree que acontecieron en la formación del Universo, del sistema solar, de la aparición de la vida en la tierra y de cómo llegamos hasta hoy. Esta parte es historia y se encuentra en numerosos volúmenes, que describen teorías de la creación del mundo, los seres vivientes de nuestro planeta y de los hechos que ha vivido la humanidad en los últimos milenios.

Sobre los sucesos, hay discrepancia en la narración de los hechos, porque siempre hay diferentes puntos de vista e intereses, pero de la comparación de las diversas narraciones y opiniones se puede determinar, con relativa exactitud, las ocurrencias históricas.

Pero sobre el futuro, del mundo del mañana, no sólo es difícil profetizar, sino que es imposible pronosticar con exactitud lo que ocurrirá.

Los cambios actualmente son tan rápidos e imprevistos, que si no nos adaptamos a este ritmo, corremos el peligro de fracasar como personas y como nación.

Un pensador social, Kenneth Boulding, divide la historia de la humanidad en dos partes iguales dentro del campo del recuerdo de los que vivimos. El siglo XX representa la línea divisoria en el centro de la historia humana. Y así afirma: "El mundo de hoy es tan distinto de aquel en que nací, como lo era éste, del de Julio

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 16 de marzo de 2006.

César". Lo que significa que en los últimos 70 años ha cambiado el mundo tanto como en los 1900 años precedentes.

En nuestro país existe muy poca información de científicos, filósofos o futurólogos peruanos que hayan escrito documentos prediciendo el mundo del mañana, y la razón es porque es imposible hacerlo; sin embargo debemos preocuparnos y prepararnos para lo que puede suceder porque en ese mundo vivirán nuestras generaciones futuras.

Este estudio no es una investigación sobre historia ni es un tratado científico, ni es académico. La primera y segunda parte es el resultado de la recolección de información histórica de diferentes fuentes y la tercera parte, es la consecuencia de la proyección del ayer y el presente hacia el futuro considerando escenarios ideales, probables y otros menos optimistas. En esta parte se ha tomado como referencia el estudio elaborado por el Consejo Nacional de Inteligencia de los EE.UU. en el 2005, en el que se analiza el futuro de Latinoamérica en el próximo cuarto de siglo.

Hasta ahora, se ha estudiado los hechos del pasado y del presente y si conocemos las causas reales del por qué sucedieron esos hechos, podremos proyectarnos al futuro y predecir nuestro mañana.

Este trabajo pretende incentivar la preocupación por el futuro estimulando nuestro pensamiento sobre el mañana, para construir hoy un porvenir venturoso.

PRIMERA PARTE

¿DE DÓNDE VENIMOS?

Dios creó el universo, los cielos y la tierra,
la luz y la oscuridad y, los seres vivientes.

(Génesis)

El Universo

El universo que conocemos, se formó aproximadamente entre 10,000 y 20,000 millones de años, cuando se produjo una gran explosión conocida como el BIG BANG.

El universo está formado por materia y energía. La materia visible está constituida por galaxias, estrellas y los quásares. La materia invisible son las

nebulosas, los agujeros negros y la materia interestelar. La energía se encuentra en forma de radiaciones electromagnéticas, la luz, rayos ultravioletas, rayos X, rayos infrarrojos etc.

La Vía Láctea

La Vía Láctea o Camino de Santiago, es una galaxia espiral de forma de disco aplanado, a la que pertenece el Sol. La Vía Láctea, junto con otras treinta galaxias reciben el nombre de Grupo Local, el cual forma parte del Super Cúmulo Local existiendo infinidades de galaxias que están en proceso de expansión.

En la Vía Láctea se encuentra nuestro sistema solar, que está formado por varios cuerpos celestes que giran alrededor del sol.

El Sistema Solar

Es posible que el sol, los planetas y los otros cuerpos celestes que constituyen el sistema solar, se hayan originado por la evolución de una nebulosa que comenzó a formarse hace 4650 millones de años aproximadamente, cuando debido a la explosión de una supernova cercana, en la nebulosa o en parte de ella, empezó un proceso de contracción gravitatorio y debido al movimiento de rotación, tomó la forma de disco. La nebulosa sufrió una implosión hacia el centro, originando al proto-sol, y otras partes de la nebulosa se separaron y formaron los proto-planetas.

La contracción de la masa central, provocó un gran aumento de temperatura, e hizo posible la fusión de los átomos de hidrógeno con producción de gran energía, con lo que el proto-sol se transformó en el sol actual.

El viento solar, la temperatura elevada y las diferentes distancias a que se encuentran los planetas del sistema solar han causado las diferencias químicas de sus estructuras.

La Tierra

La tierra como planeta, no tiene luz propia, gira alrededor del sol. El 75% de su superficie está cubierta de agua. La mayor parte de su masa, la parte sólida está formada por rocas en las que predominan los silicatos y el hierro.

Cubre a la tierra la atmósfera compuesta por nitrógeno (78%), oxígeno (21 %) y otros gases como el vapor de agua, dióxido de carbono, argón, etc. (1%).

La presencia del oxígeno y del agua ha sido uno de los principales factores que han permitido la aparición y el desarrollo de la vida en el planeta.

PANGEA



PERMIAN
225 million years ago



TRIASSIC
200 million years ago



JURASSIC
135 million years ago



CRETACEOUS
65 million years ago



PRESENT DAY

En los 4650 millones de años que aproximadamente tiene la Tierra, los continentes y océanos han ocupado posiciones muy distintas a las actuales.

Hace 250 millones de años todas las tierras emergidas constituían un solo continente llamado Pangea.

El Océano Atlántico se comenzó a formar hace 180 millones de años y hace 6 millones de años el Mediterráneo estaba prácticamente seco y no tenía comunicación con el Atlántico.

Hace cien millones de años la Pangea se fragmentó en dos bloques y se abrió el Atlántico dejando a la Laurasia al norte y Gondwana al sur. Pasados cincuenta millones de años la Antártida se separó de Gondwana desplazándose hacia el polo sur y la India se unió definitivamente al Asia.

Los continentes continuaron desplazándose hasta ocupar su posición actual en la que Sud-américa que había quedado aislada después de la fragmentación de Gondwana se unió a Norteamérica mediante el istmo de Panamá hace sólo un millón y medio de años.

La aparición de la vida en el planeta Tierra

Hace 1500 millones de años, la composición de la atmósfera de la tierra era similar a la actual. La presencia de oxígeno y agua ha sido uno de los principales factores que han permitido la aparición y el desarrollo de la vida en el planeta. El agua es el principal componente de todos los organismos, en ella se originó la vida y durante la mayor parte de la historia de la biosfera los únicos organismos han sido acuáticos.

En los mares arcaicos se desarrollaron gran variedad de las moléculas orgánicas, a partir de las cuales se originaron macromoléculas, con capacidad de crecer y autoduplicarse. De la evolución molecular que condujo a la formación de los primeros organismos, se conoce poco, pero se tiene una mayor información de la evolución biológica que incluye las etapas desde la aparición de las primeras células hasta los organismos más complejos.

Evolución de la especie humana

Con relación a la vida del planeta, la historia de la evolución de la especie humana es relativamente corta. Se supone que los antepasados de los primeros representantes del género humano aparecieron en un lugar de África Oriental hace unos 2.2 millones de años y posteriormente en África del Sur.

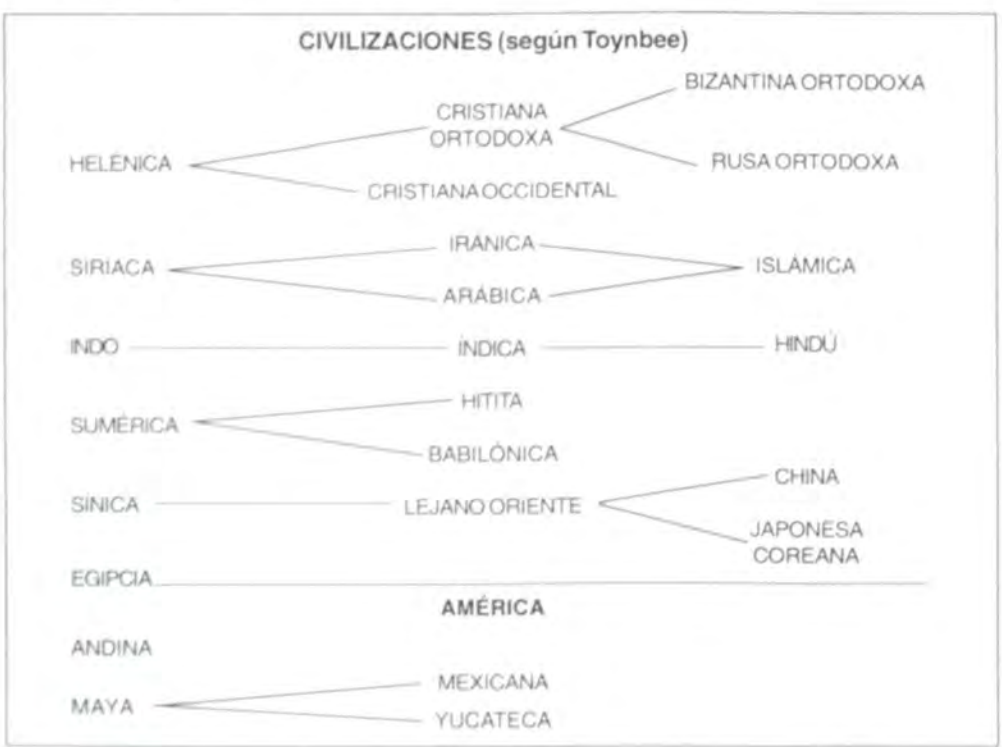
Desde el África los primeros homínidos emigraron a Eurasia, hace un millón de años, donde por necesidad de adaptarse a climas fríos dominaron el uso del fuego, hace unos 400 000 años.

La evolución del ser humano se caracteriza por su adaptación al medio, variando sus características anatómicas y funcionales del organismo y provocando también modificaciones del medio logrando una progresiva independencia de las condiciones ambientales.

A partir del 40 000 a.C., el homo sapiens sapiens, el antepasado más directo del ser humano actual llegó a América a través del Estrecho de Bering, que unió Siberia con Alaska durante el periodo glacial.

CONCLUSIÓN

Al existir sólo teorías sobre la aparición de la vida terrestre, que propugnan por un lado la creación de todo lo existente por acción de un Ser Supremo y por otro, la línea evolucionista, que defiende la teoría de la evolución, es posible que la realidad incluya a ambas teorías.



Génesis de la civilización andina

La llegada de grupos humanos al Continente Americano, desde el continente Asiático, hace 30 000 años, durante un periodo de dos milenios de glaciación de la tierra, permitió el poblamiento del territorio actual del Perú.

Los hombres de Pacaicasa (19 000 a.C.), Lauricocha (10 000 a.C.), Toquepala (9 000 a.C.), Viscachane (8 000 a.C.) confirman la presencia de asentamientos primitivos a lo largo de los Andes, pero desafortunadamente la existencia de solo fragmentos de su historia no nos permite conocer la forma en que evolucionaron y las organizaciones que tuvieron.

Recién hace unos 6 000 ó 5 000 años los agrupamientos humanos formaron sociedades. Estas fueron establecidas por individuos creadores o pequeñas minorías de individuos creadores, con el fin de obtener objetivos que permitieran a la sociedad a que pertenecían, mejorar sus condiciones de vida. Entre los años 500 a.C. y 1 300 d.C. se desarrollaron en el antiguo Perú, varias culturas entre las que podemos citar: Chavín, Tiawanaco, Moche, Nasca, Chimú, Wari e Inca, que por sus niveles de desarrollo y organización llegaron a convertirse en estados autónomos.

El fin de la época Wari y el auge del Estado Inca, se inicia con la expansión de este último a fines del siglo XIV y principios del siglo XV.

En América existieron cuatro sociedades: la Andina, la Yucateca, la Mexicana y la Maya. De estas sociedades la Andina y la Maya surgieron de la vida primitiva, mientras que la Yucateca y la Mexicana fueron filiales de la Maya.

La Civilización Andina fue el resultado de la respuesta al reto de la cordillera de los Andes. Las condiciones de vida difíciles incentivaron al antiguo peruano (cultura quechua) a superarse y lograr realizaciones. Sus dominios abarcaron los cuatro puntos cardinales o también conocidos como los cuatro suyos: Antisuyo, Contisuyo, Chinchasuyo y Collasuyo, teniendo como fronteras:

Al norte el río Angasmayo, en Colombia;
Por el sur el río Maule, en Chile;
Por el este, los incas incursionaron en la selva;
Por el sureste, Charcas, Tucumán, Salta y Atacama, en Chile, Argentina y Bolivia.
El Océano Pacífico fue usado para su desarrollo marítimo.

Este gran territorio, fue conseguido principalmente, por medio de la "Reciprocidad" y su crecimiento se trunca con la llegada de los españoles.

El Tawantinsuyo en 1532, era el estado más extenso del continente y tenia una excelente organización administrativa. Para las comunicaciones y el transporte existían redes de caminos a través de todo el imperio. Su agricultura estaba muy desarrollada y la andenería y los sistemas de irrigación, son muestras de su avanzada ingeniería en ese campo. La gran cantidad de productos nativos cultivados en las diversas zonas geográficas, aseguraban alimento permanente para el pueblo. La ganadería incluía grandes manadas de camélidos como las vicuñas, alpacas, llamas y guanacos que producían lanas y pieles para la confección de textiles. En la minería sobresalió la explotación del oro, la plata y el cobre, los cuales fueron empleados principalmente en orfebrería e instrumentos. La cerámica fue desarrollada para cubrir sus necesidades religiosas, domésticas y perennizar sus historias y costumbres.

El idioma oficial y la religión del imperio fueron el quechua y la adoración al sol, pero los incas respetaron las religiones y los dialectos de los territorios conquistados.

Los españoles encontraron un gran imperio pero que, por la guerra civil entre las panacas de Huáscar y Atahualpa, estaba debilitado lo que les facilitó su conquista.

La Conquista y el Virreinato

La Conquista

La conquista del Imperio Inca por los españoles, apoyados por las tribus de la periferia del imperio, por los pueblos sometidos por los Incas y por los pueblos que los conquistadores consiguieron aliarse ofreciéndoles mayores beneficios de los que les habían proporcionado los Incas, se inicia en 1530 con el desembarco de Francisco Pizarro en Tumbes y el asesinato de Atahualpa y dura hasta 1580, cuando Toledo da muerte al inca Túpac Amaru.

Los incas resistieron medio siglo a los invasores hasta Vilcabamba, pero no pudieron mantener una organización político-militar que les permitiera arrojar a los conquistadores.

Los aborígenes al no haber tenido contacto con extranjeros, no habían desarrollado defensas contra las enfermedades que trajeron los españoles, y las epidemias que se produjeron alcanzaron proporciones increíbles con índices de mortalidad muy altos, reduciéndose drásticamente la población nativa.

La iglesia católica tuvo una gran participación en la conquista e infundió la religión a través de la evangelización y la eliminación de las idolatrías. El imperio cayó víctima de sus guerras internas y de sus debilidades.

El Virreinato

En 1543, Carlos V crea el Virreinato del Perú y nombra como primer Virrey a Blasco Núñez Vela, el que fue asesinado a su llegada a Lima. En 1570 el Virrey Francisco de Toledo definió las relaciones entre las poblaciones y los conquistadores. Los elementos básicos de la economía colonial fueron la ciudad, la parroquia, el centro minero, la hacienda agrícola, la encomienda, el trabajo servil y la esclavitud, todos ajustados para beneficio de la metrópoli y para privilegiar a la alta sociedad española en el Perú.

Entre 1580 y el 1630 se produce el periodo de desarrollo y auge del Virreinato y que termina con la decadencia de las minas de Potosí. Luego se produce un periodo de estancamiento que dura hasta el siglo XVIII, que fue una época de crisis y decadencia, mientras crecía la importancia de los nuevos virreinatos de Nueva Granada (1718) y del Río de la Plata (1776).

La disminución de la producción de plata (Potosí) y de azogue (Huancavelica), disminuyó la importancia económica del Perú, a pesar del auge de las minas de Cerro de Pasco.

En la segunda mitad de ese siglo se producen los movimientos de liberación nacionales el criollo y el indígena entre los cuales hubo oposiciones básicas y pocas coincidencias.

España formó un gran virreinato en el Perú que tuvo el desarrollo económico, social y militar más importante de América del Sur.

La Independencia

En el Perú las luchas que habían mantenido los pobladores andinos, desde el siglo XVI, sus rebeliones locales y su resistencia a la contra culturización hasta los principios del siglo XIX fracasaron por la falta de cohesión entre las masas indígenas y, entre las masas indígenas y los criollos.

En el escenario internacional la independencia de los Estados Unidos de Norteamérica en 1776, dejó al descubierto lo vulnerable que eran los imperios coloniales.

La Revolución Francesa en 1789 mostró la debilidad de las monarquías y trasmitió al mundo las ideas de igualdad.

La alianza de España con Francia en 1796 la puso en el lado adversario de Gran Bretaña, y la mantuvo alejada de América del Sur. Su derrota en Trafalgar en 1805, confirmó la supremacía marítima de los británicos, dificultando que España pudiera neutralizar las guerras de Independencia en América.

La invasión de Napoleón a España y el cautiverio de Fernando VII, demostraron que el poderío de la metrópoli no era el que aparentaba. Sin embargo, como reacción contra la invasión en 1808 en España se constituyeron las Juntas Provinciales que se declararon depositarias del poder español.

Como consecuencia de esa situación, entre abril y junio de 1810 se constituyeron juntas en Bogotá, Quito, Caracas, Buenos Aires, Santiago de Chile y Cartagena, donde los criollos expresaron su lealtad a Fernando VII y al mismo tiempo expresaron sus reivindicaciones. En el Perú no sucedió lo mismo, no sólo no se instaló juntas, sino que de acá se envió tropas para reprimir las acciones de los criollos de La Paz, Quito y Chile.

Los movimientos independentistas que casi simultáneamente se daban en América del Sur, también incentivaron en el Perú los deseos de liberación nacional. Sin embargo, éstos no fueron compartidos por todos los criollos por igual, porque algunos criollos con gran poder económico, temían que los cambios políticos pudieran perjudicarlos, incluso a los menos privilegiados les preocupaba la reacción de la masa indígena, cuando desapareciera el sistema de seguridad español.

Esta falta de cohesión entre los criollos costeños y la población indígena de la sierra, originó que algunos de estos últimos prestaran sus servicios en el ejército patriota y otros en el realista. La guerra de la Independencia fue una guerra entre los peruanos y españoles apoyados por peruanos. En la etapa final de la guerra también participaron neogranadinos, bonaerenses y chilenos, al lado de los patriotas porque ellos sabían que su independencia estaría amenazada mientras existiera el poder español en el suelo sudamericano.

El 28 de julio de 1821 el General San Martín proclamó la Independencia del Perú, pero su estrategia político-militar para desalojar a las fuerzas españolas del Perú no tuvo éxito por lo que se reúne con Bolívar y al no llegar a un acuerdo se retira del Perú para que Bolívar concluyera la independencia.

En 1823, Bolívar viene al Perú donde el Congreso de la República le otorga la suprema autoridad militar en todo el territorio y también la autoridad política en cuanto lo exijan las necesidades de la guerra y con toda la extensión que pide la salvación del país.

La participación de Bolívar en el Perú ha tenido gran trascendencia en nuestra historia, porque su triunfo en la batalla de Junín y el del Mariscal Sucre en la de Ayacucho determinaron el fin del poderío español en nuestro continente.

En agosto de 1826, Bolívar se retira a Colombia y el 3 de Julio de 1828 le declara la guerra al Perú.

Bolívar que había predicado la solidaridad americana, la creación de una confederación desde México hasta el estrecho de Magallanes, terminó creando Bolivia y dividiendo más el continente.

En el proceso de independencia del Perú es claro que la participación de la población en la emancipación no fue igual. Los movimientos precursores de Túpac Amaru, Mateo Pumacahua, y otros, fueron rebeliones indígenas contra la colonia, que solo tuvieron el apoyo parcial de la población criolla e indígena.

En el Perú no existía una fuerte conciencia nacional, pero los indígenas sentían que el territorio en el que vivían les pertenecía históricamente. Para los criollos, el sentimiento nacionalista era difuso y esta diferencia de ideas y sentimientos, impedía la formación de un sólido espíritu peruanista.

Así es que, en las masas populares el sentimiento anticolonial estaba ligado a la posición social subordinada y a la lucha contra la explotación económica, pero no se sentían solidarios a los criollos en las luchas por el poder.

Los procesos y revueltas para la independencia fueron casi simultáneos en toda la América del Sur, por la similitud de la situación internacional y las ansias de libertad de los pueblos, a pesar de las diferencias étnicas, falta de solidaridad entre indígenas y criollos, conciencia nacional no clara, y la influencia conservadora de ciertas tradiciones religiosas.

En el Perú los criollos se sublevaron contra el sistema político-social porque deseaban todo el poder para ellos y como el poder lo tenían los españoles, la lucha fue contra los españoles.

El Perú fue el país que más luchó por su independencia que cualquier otro de América del Sur debido a que tuvo que luchar dos guerras, una contra España y otra entre peruanos.

Con la declaración de la independencia del Perú el 28 de julio de 1821, se dio término al Virreinato y se inicia la República. Con el triunfo de los peruanos en Ayacucho (9 diciembre de 1824) se puso fin al predominio español en América.

La República

Desde el inicio de la República, los políticos criollos, divididos en grupos irreconciliables, sin experiencia de gobierno no estuvieron capacitados para reemplazar a la administración colonial. El Estado Peruano tenía una estructura muy débil y los políticos además de la falta de experiencia, carecían de prestigio y no tenían poder.

La guerra de la independencia y los conflictos internacionales hicieron que el ejército peruano se organizara y se desarrollara más eficientemente que otras instituciones nacionales y por consiguiente, fueran los líderes militares los que tuvieran mejores opciones para gobernar el país y así fue. En el siglo XIX todos los presidente fueron militares con excepción de Pardo, Piérola y algunos presidentes civiles interinos.

La sociedad peruana estaba fraccionada por razones raciales, económicas y culturales. Las clases medias y populares tuvieron que resignarse a la conducción de una elite criolla que aceptó una independencia que algunos no desearon, mientras los indios continuaron bajo un régimen de explotación y los negros siguieron siendo esclavos hasta 1854 en que fueron liberados y reemplazados por los chinos.

El escenario político tanto interno como internacional había cambiado violentamente. España había desaparecido del contexto de América del Sur por la independencia de sus colonias y un mosaico de naciones surgieron sin fronteras definidas buscando nuevas expansiones y mayores horizontes.

Bolivar intentó la formación de una gran confederación con Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú y Bolivia, pero fracasó debido a la situación política de cada Estado y a la forma como el Libertador pretendió realizarla.

Entre 1821 y 1845, o sea en 24 años, hubo 53 gobiernos y 6 constituciones. En 1838 hubo 7 presidentes simultáneamente. El país vivía en una crisis política y económica permanente.

En 1837 se forma la Confederación Perú-Boliviana, que tuvo oposición en el Perú, por parte de políticos que querían beneficios personales, de grupos del norte y centro de la costa que luchaban por sus intereses comerciales y marítimos, y por peruanos que no estaban de acuerdo con la Confederación, porque pensaban que el Perú estaría dominado por Bolivia, lo que era parcialmente cierto, porque fue el General Andrés Santa Cruz quien dirigió la Confederación.

La lucha en el Perú contra la Confederación recibió un apoyo decisivo de Chile, que temía que la Confederación terminara con sus planes expansionistas.

En el frente externo, no solo Chile temía el éxito de la Confederación; Argentina y Brasil también deseaban su fracaso, porque por su gran dimensión y los potenciales que poseía, la consideraban como una amenaza para sus aspiraciones hegemónicas.

En el campo económico el Perú continuó participando en los mercados mundiales exportando productos mineros y agrícolas. Retirada España del comercio de América del Sur, Inglaterra ocupó el vacío dejado controlando los medios de transporte y exportando productos de bienes de consumo, que debido a su superioridad tecnológica no tenía competencia en nuestro medio.

El desarrollo económico del Perú fue limitado debido a la deuda externa (16 millones de pesos), desorden monetario, poco ahorro interno y escasa inversión extranjera.

La comercialización del guano a mediados del siglo XIX parecía una solución a la difícil situación económica del país. Sin embargo, la clase dirigente llevó a cabo políticas económicas equivocadas con grandes gastos y pérdidas para el país en la construcción de infraestructura para ferrocarriles con elevados costos, negociaciones de la deuda externa e interna en forma deshonesta, pago de exorbitantes comisiones en la negociación de préstamos y la eliminación de la moneda boliviana mediante una operación de costos desmedidos.

Los contratos del guano y salitre, no siempre fueron positivos para los intereses nacionales y los ingresos que se recibieron no se invirtieron en forma apropiada y honesta.

Los empresarios privados fueron incapaces, corruptos y como intermediarios de negocios extranjeros con el estado, amasaron grandes fortunas y pidieron créditos bancarios para la construcción de inmuebles de lujo e invertir en la agricultura (algodón y azúcar), lo que originó una inflación interna.

En 1870 el Perú es desarmado, se da de baja a oficiales y personal de tropa del ejército, la artillería de los buques es desembarcada y se reduce las dotaciones de las unidades. Las razones esgrimidas por los gobiernos fueron que las fronteras estaban definidas y que los países circundantes eran amigos. Los resultados de estas decisiones fueron fatales para el país y lo más grave es que esa experiencia la hemos olvidado y muchos quieren mantenerla en el olvido.

A partir de 1872, se suceden gobiernos y dictadores civiles, interrumpidos por golpes militares y por gobiernos militares solicitados por grupos políticos.

En 1879, Chile, un país con el que no teníamos fronteras le declara la guerra al Perú, se apropia del departamento de Tarapacá.

De 1914 a 1918, se produce la primera guerra mundial y los EE.UU. irrumpe en el escenario internacional como primera potencia militar, económica y política.

En 1932, se produce un conflicto con Colombia que concluye con la cesión definitiva del trapecio amazónico, de acuerdo al Tratado Salomón-Lozano ratificado en 1927.

En 1929 se firma el tratado de límites terrestres con Chile, cediéndose Arica.

En la década de 1920 al 1930, se inicia la formación de movimientos y partidos basados en doctrinas foráneas o en ideologías extranjeras adaptadas al país y es así como en 1930, los principales partidos existentes eran el APRA, el Comunismo y la Unión Revolucionaria.

Desde el término de la guerra con Chile hasta 1930, el desarrollo del país fue muy pobre, la educación estaba limitada a una pequeña parte de la población y el analfabetismo era muy elevado. La atención de la salud era reducida a las ciudades y el campo estaba abandonado, había una clase media muy pequeña y grandes sectores pobres y de extrema pobreza. La crisis económica mundial de 1929 a 1932 y la crisis política del país agravaron más la situación interna.

Desde 1933 a 1948, los gobiernos tratan de mejorar las comunicaciones del país a través de la construcción de carreteras y aeropuertos. Además se inicia el desarrollo de la industria pesada.

De 1939 a 1945, tuvo lugar la segunda guerra mundial, en la que el Perú participó junto a los aliados y si bien no participó directamente en acciones bélicas, contribuyó al esfuerzo de la guerra suministrando petróleo y materias primas al precio que impusieron los aliados.

En 1941, se produjo un conflicto con el Ecuador por la definición de límites que termina con la firma del Protocolo de Río de Janeiro de Paz, Amistad y Límites (1942). Sin embargo, en 1982 Ecuador infiltró tropas en territorio peruano en la zona en que estaba que estaba pendiente la instalación de hitos fronterizos, siendo desalojados. Posteriormente en 1998, después de una nueva incursión por parte del ejército ecuatoriano, se suscribieron los Acuerdos de Brasilia, mediante los cuales se establecen las pautas para dar cumplimiento al mencionado Protocolo de Río de Janeiro y se logra la culminación definitiva de la demarcación de la frontera peruano-ecuatoriana.

Entre 1948 y 1968 los gobiernos mejoran la economía, se incentiva la inversión extranjera, se establece el libre comercio, se apoya la industria de sustitución, se construyen unidades escolares, unidades vecinales, carreteras y se inicia el gran desarrollo de la pesca. La creación de gran cantidad de puestos de trabajo en las

ciudades trajo tranquilidad social pero originó la emigración del campo a las ciudades y la formación de las barriadas. Se consolida la centralización en Lima, no sólo como centro político que era lo tradicional como capital de la República sino, además, como el gran centro económico del país y como el gran polo de atracción para todos los peruanos que anhelaban educación superior y trabajo remunerado que les permitiera mejorar su nivel de vida.

En 1959, Fidel Castro toma el poder en Cuba y exporta su revolución. En el Perú el partido comunista forma guerrillas, las que son derrotadas porque el pueblo no se identifica con dicha ideología.

Entre 1968 y 1990 se suceden tres gobiernos con ideologías y sistemas económicos diferentes y como resultado de esos experimentos el país no solo no avanzó en su desarrollo sino que retrocedió. A mediados de este periodo, la subversión (Sendero Luminoso y el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru) inician sus actividades que ocasionaron la muerte de decenas de miles de peruanos y la destrucción del país. Son dos décadas y una generación perdida. Veintiséis mil vidas sacrificadas y una pérdida de treinta mil millones de dólares que es una suma superior a la deuda externa.

Desde 1990 a la fecha, los esfuerzos de los gobiernos han estado dirigidos a la eliminación de la subversión y la recuperación de la economía, restableciendo el libre comercio e incentivando la inversión. La macroeconomía ha mejorado, las exportaciones han aumentado y las importaciones de bienes de capital se han incrementado. Sin embargo la pobreza no se ha reducido, la educación tiene un nivel muy bajo, continúa el flagelo del narcotráfico, existe una fuerte corrupción en los diferentes estamentos del Estado, lo que ha conducido a que la gobernabilidad del país sea muy difícil y la institucionalidad democrática sea muy débil.

SEGUNDA PARTE

DE LOS ESTADOS-NACIONES A LOS BLOQUES REGIONALES

La Globalización

La Tierra, por efecto de la rapidez en que fluyen las comunicaciones y las informaciones, en los últimos cincuenta años, se ha achicado y de ser un planeta con cinco continentes distantes, hoy se ha transformado en la llamada "Aldea Global", en la que todos sus habitantes, en tiempos relativamente cortos reciben información de lo que acontece en el resto del mundo. Los conocimientos se incrementan tan rápidamente que cada siete años se duplican lo que facilita los

cambios tecnológicos y la evolución de la ciencia. La protección del medio ambiente, la lucha contra el narcotráfico y el terrorismo, han dejado de ser problemas de solo algunas naciones y han pasado a ser problemas que tienen que ser resueltos por la mayor parte de los países integrantes de la comunidad mundial. De igual manera, el derecho internacional, la defensa de los derechos humanos y los principios democráticos, son observados por la mayoría de los países. Este proceso global afecta a unos países más que a otros y políticas que son valederas en el ámbito de un Estado pueden serlo menos en el contexto internacional.

La globalización total es un mito y lo que existe se encuentra en estado embrionario. Son procesos de integración regionales donde la competencia es imperfecta y la racionalidad limitada sigue siendo lo que predomina. La tecnología de la información y la comunicación ha dado a quienes la poseen una acumulación de conocimientos y el poder de trasmitirla, total o parcialmente, a quiénes ellos deseen, acelerando o retrasando el desarrollo de los países de acuerdo a sus intereses.

Los bloques regionales, donde se han creado flujos comerciales, han crecido rápidamente como el "North American Free Trade Agreement (NAFTA)" o Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el Mercado Común Centroamericano, el CARICOM en el Caribe, el MERCOSUR y la COMUNIDAD ANDINA en América del Sur, la Unión Europea, el APEC en la Cuenca del Pacífico y el ASEAN en el Sudeste Asiático. Todos estos acuerdos son diferentes. En América y en Europa son los gobiernos los que han impulsado los acuerdos; en cambio en el sudeste asiático han sido fundamentalmente las empresas las que han asumido la responsabilidad. Ese crecimiento del flujo comercial también se ha dado entre regiones.

La globalización es un proceso originado por los mercados, no tiene como objetivo un mundo ordenado con autoridades que lo controlen y cada país construirá su propio destino; los que serán erráticos, como lo ha sido el nuestro y diferente a los demás. En los debates sobre la globalización se trata de asociar en este proceso con el fin del Estado-Nación, como consecuencia de los acuerdos internacionales a los que se someten voluntarios algunos países, cediendo partes de su soberanía o derechos. Sin embargo, los Estados-Nación mantendrán su independencia para actuar en su ámbito nacional o en procesos no controlados por la globalización.

Otro factor que puede limitar el poder del Estado-Nación es su lugar en el concierto de las naciones, que suele estar gobernado por una potencia hegemónica, como lo es ahora EE.UU.

En la ciencia, tecnología y medio ambiente, y otros sectores donde existen dificultades que incluso las grandes potencias no pueden resolver solas, o en los problemas graves de la humanidad como el hambre, enfermedades, desertificación, desarrollo de combustibles, energía, etc. deberían buscarse soluciones con el apoyo y la cooperación de todos los Estados y preferiblemente reforzando los mecanismos que ya existen para estos fines en el marco de las Naciones Unidas.

La globalización total por ahora es un ideal, que se trata de alcanzar, pero que inicialmente proporcionará mayores beneficios a los países que participen más activamente en la globalización económica, a la que se han incorporado los países desarrollados y que aceleradamente se están integrando los países emergentes que crecen más rápidamente.

Cabe resaltar que el proceso de integración más avanzado es el de la Unión Europea. Es el único mecanismo mediante el cual los Estados miembros han cedido soberanía y cada vez más las decisiones sectoriales y las políticas que deciden el futuro de los países comunitarios incluyendo el monetario se toman desde Bruselas.

ESCENARIO INTERNACIONAL

"El día de las Naciones pequeñas ha pasado; ha llegado el día de los imperios".

Joseph Chamberlan
Birmingham, 1904

"Los imperios han caído en desgracia y las Naciones se han erigido para tomar sus lugares".

Rupert Emerson
Cambridge, Massachusetts, 1980

"Las Naciones-Estados se están desvaneciendo para crear bloques regionales"

Naciones Unidas
2005

Estados Unidos es la potencia que domina la economía y la política mundial, respaldada por su poderío militar, el cual solo ha sido retado por el terrorismo. En este escenario unipolar están surgiendo otros centros de poder como China, India, Brasil, etc., los cuales se han unido o se están integrando con países vecinos para formar bloques económicos, o político-económicos para asegurarse mercados y el

suministro de materias primas, que les permitan mantener su ritmo de crecimiento actual y de otra parte, mantener un status hegemónico en su región.

Los bloques económicos regionales más importantes son:

- Norteamérica
- Unión Europea
- Sudeste Asiático
- MERCOSUR

El terrorismo es una amenaza para la humanidad. En las torres gemelas de Nueva York, murieron 3 000 personas en un dia como consecuencia de un ataque terrorista y, anualmente, mueren miles de personas por causas de este flagelo.

Sin embargo, otra amenaza que para neutralizarlo no se está tomando las medidas correctivas necesarias, es el calentamiento global, el cual originará un cambio climático que perjudicará a la agricultura y, lo que es más grave, causará pérdidas de vida por los huaicos e inundaciones o sequías. En la Antártida se están desprendiendo y derritiendo masas de hielo que pueden hacer subir el nivel del mar algunos metros, con graves consecuencias para los puertos y poblaciones costeras de toda la tierra.

Los cambios climáticos son causados por los paises desarrollados, especialmente EE.UU., que no acepta ratificar el *Protocolo de Kyoto* y continúa consumiendo grandes cantidades de combustible de origen fósil, elevando la temperatura, lo que cambia el clima y la vida en la tierra.

Norteamérica y Centroamérica

La unión de estos dos bloques comerciales que en conjunto tienen el 25% del Producto Bruto Mundial, en las próximas décadas seguirá siendo propulsada por los Estados Unidos de Norteamérica que tiene su política de aliento a las inversiones e incremento del libre comercio. Sin embargo, el gran déficit fiscal y altos costos de producción de los EE.UU. desacelerarán su crecimiento económico y será superado por la China.

La política económica regional de los Estados Unidos está basada en el establecimiento del libre comercio, para lo cual firmó el NAFTA con Canadá y México en 1994 y un tratado de libre comercio con Chile en el 2004. Además, recientemente, el Congreso de los EE.UU. ha aprobado un tratado de libre comercio con Centro América y la República Dominicana, denominado CAFTA y se encuentra para aprobación los TLC con Perú y Colombia. Asimismo se encuentra en proceso de negociación, el TLC con Ecuador.

RANKING DE LAS PRINCIPALES ECONOMÍAS DEL MUNDO (2000-2040)

1	EE.UU.	EE.UU.	EE.UU.	EE.UU.	EE.UU.	EE.UU.	EE.UU.	EE.UU.	CHINA
2	JAPÓN	JAPÓN	JAPÓN	CHINA	CHINA	CHINA	CHINA	CHINA	EE.UU.
3	ALEMANIA	ALEMANIA	CHINA	JAPÓN	JAPÓN	JAPÓN	JAPÓN	INDIA	INDIA
4	R. UNIDO	CHINA	ALEMANIA	ALEMANIA	ALEMANIA	INDIA	INDIA	JAPÓN	JAPÓN
5	CHINA	R. UNIDO	R. UNIDO	R. UNIDO	R. UNIDO	ALEMANIA	ALEMANIA	ALEMANIA	ALEMANIA
6	FRANCIA	FRANCIA	FRANCIA	FRANCIA	INDIA	R. UNIDO	R. UNIDO	R. UNIDO	R. UNIDO
7	ITALIA	ITALIA	ITALIA	INDIA	FRANCIA	FRANCIA	FRANCIA	FRANCIA	FRANCIA
8	INDIA	INDIA	ITALIA	ITALIA	ITALIA	ITALIA	ITALIA	ITALIA	ITALIA

Elaboración: El autor

El NAFTA y el tratado de libre comercio con Chile han sido beneficiosos para todos sus integrantes. En el caso de México, sus exportaciones se han incrementado en tal magnitud que del déficit comercial que tenía, ha pasado a un gran superávit y en el caso del TLC de EE.UU. con Chile ambos países han incrementado sus exportaciones en 30% en solo el primer año en vigencia del mencionado acuerdo y desde entonces, la balanza comercial entre ambos países ha ido –*in crescendo*– año a año.

Estos éxitos posiblemente indujeron al gobierno estadounidense a pensar que si se establecía el libre comercio en las Américas, se solucionaría los problemas de la pobreza y los países tendrían un desarrollo más acelerado, por lo cual, reiteró la antigua propuesta de negociar un Acuerdo de Libre Comercio (ALCA) en la IV Cumbre de las Américas, que tuvo lugar el 4 y 5 de noviembre de 2005 en Mar de Plata, Argentina, la misma que no tuvo acogida entre la mayoría de los mandatarios. Sin embargo, los acuerdos bilaterales que se están negociando entre los Estados Unidos y los diferentes países de la región, pueden constituir en un futuro el tan ansiado acuerdo regional de libre comercio.

América del Sur

En Sudamérica se han constituido los organismos sub-regionales MERCOSUR y la Comunidad Andina de Naciones. Chile se ha adherido a ellos, pero no se ha integrado a ningún organismo.

En el continente de América del Sur, se encuentran países de dimensiones, condiciones políticas, económicas y sociales disímiles, por lo que el futuro de los mismos en los próximos años será diferente.

La existencia de dos organizaciones en América del Sur, el MERCOSUR y la COMUNIDAD ANDINA disminuye sus capacidades de negociación en el mundo globalizado. El desarrollo de dichos mecanismos subregionales y los países que las integran será positivo en tanto se adapten a la globalización y tengan tratados de libre comercio con los bloques regionales más grandes.

En América del Sur no podrán desarrollarse con éxito el MERCOSUR o la COMUNIDAD ANDINA ni competir con los grandes bloques regionales del futuro, por lo que, habiéndose creado "La Comunidad Sudamericana de Naciones" una alternativa sería que esta última organización integre las relaciones comerciales y políticas de todos los países sudamericanos que deseen conformarlo. De lograrse, este bloque tendría una población de 340 millones de habitantes y un producto bruto de mil quinientos millones de dólares estadounidenses, lo que la convertiría en la cuarta potencia económica del mundo globalizado.

El Mercosur

Está integrado por Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay, y tiene como países asociados a Chile, Perú, Ecuador, Bolivia y Venezuela. Es un organismo subregional de integración económica que posee cerca de 220 millones de habitantes y un PBI global estimado en torno de los U$S 800 mil millones.

Como organismo económico subregional tiene todavía muchas deficiencias. No se ha logrado consolidar el arancel externo común, muchas de las decisiones no han sido incorporadas en las legislaciones nacionales y en muchas ocasiones se puede ver la ausencia de una coordinación efectiva regional para el tratamiento de temas con terceros países. A manera de ejemplo, podemos citar los últimos pronunciamientos del gobierno uruguayo manifestando su deseo, por ejemplo, de negociar bilateralmente un acuerdo de libre comercio con los Estados Unidos.

Si bien el objetivo inicial del MERCOSUR fue económico, recientemente los Estados miembros vienen adoptando decisiones dirigidas a propiciar la integración política subregional, dando de esta manera los primeros pasos para el establecimiento por ejemplo, de un Parlamento Mercosuriano.

Brasil.- Es el coloso de la región sudamericana, tiene una superficie de 8,5 millones de km2, 183 millones de habitantes y es la décima potencia económica del mundo. Sus relaciones políticas y comerciales, estuvieron principalmente dirigidas hacia los EE.UU y Europa hasta 1991 que integró el MERCOSUR e inició un incremento de su comercio con los países de la región. Brasil lidera la corriente de la Comunidad Sudamericana de Naciones, en la que convergerían la Comunidad Andina de Naciones, el MERCOSUR, Surinam, Guyana y Chile, como

balance a otros bloques regionales. Sin embargo, los avances que logre, así como la rapidez de los logros dependerá en parte de las injerencias de la política norteamericana en América del Sur y del apoyo que estén dispuestos a brindarle los países de la región.

En la I Reunión de Jefes de Estado de la Comunidad Sudamericana de Naciones que tuvo lugar en Brasilia, el 30 de setiembre de 2005, las propuestas del Brasil fueron aprobadas por unanimidad por los países participantes, confirmando así su liderazgo que representa además la posición antagónica de los gobiernos de izquierda sudamericanos frente a los Estados Unidos.

Brasil es el líder indiscutible de América del Sur. La creación de la Comunidad Sudamericana de Naciones en el 2004, le dio un espaldarazo para pretender ingresar al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, junto con Alemania, India y Japón, para lo cual pretendieron modificar sin éxito la Carta Orgánica de las Naciones Unidas. El desarrollo del Brasil continuará en el próximo cuarto de siglo, pero debido a sus dimensiones, el crecimiento de sus instituciones políticas, económicas y sociales será variable y la gobernabilidad del país será difícil.

Argentina.- Es otro país a tener en cuenta sin lugar a dudas en el MERCOSUR y a nivel del continente sudamericano, en el que en diferentes foros ha dejado entrever su deseo de luchar el liderazgo regional junto con Brasil. Es posible prever que Argentina continuará con su política económica actual, recuperándose de la crisis del 2002. Los montos de la inversión extranjera directa, serán limitados, lo que causará que la economía argentina crezca en la presente década dentro del promedio de América del Sur.

En los próximos diez años no habrá variación en la tendencia política del gobierno argentino. Continuará cerca de Cuba, Venezuela y Bolivia y mantendrá sus tradicionales relaciones estrechas y competitivas con Brasil. El problema energético dificultará su trato con Chile, pero la solución podría estar en el acuerdo que se llegue con Bolivia y/o Venezuela sobre el suministro de gas. El proyecto de una planta de celulosa en Uruguay en la frontera con Argentina, originará prolongadas negociaciones, que se resolverán favorables para ambos países pero habrá dejado en evidencia la clara debilidad del MERCOSUR para hacer frente y resolver este tipo de conflictos. Las relaciones con el resto de países, Colombia, Ecuador, Perú y Paraguay se mantendrán en el estado actual con un incremento moderado de comercio gracias a la entrada en vigencia de los acuerdos de libre comercio recientemente negociados. Argentina ha tenido periodos de relaciones políticas y comerciales estrechas con los EE.UU., sin embargo, actualmente, esas relaciones se han enfriado por la política anti estadounidense del actual gobierno,

no viéndose en el futuro inmediato una variación de las mismas mientras no cambien los gobiernos actuales de ambos países.

Paraguay.- Con aproximadamente 5 400 000 habitantes es uno de los países menos desarrollados de América del Sur, que forman parte del proceso de integración económica del MERCOSUR. Posee una gran cantidad de activos muy prometedores para el desarrollo a largo plazo, entre otros una población relativamente joven, un sector agrícola muy activo orientado a las exportaciones y un suministro abundante de energía eléctrica.

Como estado de menor desarrollo relativo, recibe un importante apoyo de los países miembros más grandes del MERCOSUR y especialmente el Brasil. Se espera que sea uno de los principales países que se beneficie de los fondos estructurales del MERCOSUR en proceso de aprobación para las áreas anteriormente indicadas. A partir del 2024 Brasil le pagará la energía suministrada por la usina de Itaipú a Sao Paulo, lo que le permitirá mejorar su PBI. Las entradas de remesas del extranjero son equivalentes al 7.2% de su PBI (2004) que es el más alto porcentaje de Latinoamérica.

Uruguay.- Junto con el Paraguay es uno de los dos países más pequeños del MERCOSUR con una población estable de 3.2 millones de habitantes. Fue y sigue siendo un estado bisagra entre Brasil y Argentina dependiendo el desarrollo de su economía de la situación por la que atraviesan sus vecinos. Por primera vez en su historia el partido Frente Amplio llegó al poder; el 1° de marzo del 2005 y después de un año de gobierno se podría resumir que el objetivo central es cambiar el perfil productivo del país.

Su política económica es de corte neoliberal, de cautela macroeconómica y cuidada relación con los acreedores y organismos internacionales, a pesar de que la campaña electoral hubiera hecho pensar en medidas de otro tipo.

En su política exterior se destaca la negociación con los Estados Unidos de un Tratado de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones y otro de Libre Comercio; y el conflicto con Argentina en torno a la instalación de dos plantas de producción de celulosa a orillas del río Uruguay, limítrofe entre ambos países, lo que refleja la inoperancia del MERCOSUR para resolver este tipo de conflictos.

En términos de integración regional, lo que en un inicio parecía ser una auspiciosa coincidencia ideológica entre el presidente uruguayo y sus homólogos de Argentina y Brasil, no se ha traducido en el esperado impulso comercial del MERCOSUR, generándose en cambio un clima propenso a repensar este esquema subregional y buscar acuerdos comerciales más allá del mismo.

Comunidad Andina de Naciones

La Comunidad Andina es una organización subregional constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. También cuenta como Estados Asociados a Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay. Los cinco países andinos agrupan a 120 millones de habitantes, en una superficie de 4.710.000 kilómetros cuadrados, cuyo Producto Bruto Interno ascendía en 2002 a 260 mil millones de dólares.

Esta organización busca una integración comercial y política a través del Consejo Presidencial, Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, Parlamento Andino, Corporación Andina de Fomento, Tribunal de Justicia y otras instituciones que se están implementando.

El comercio de bienes entre Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela está totalmente liberado, lo cual significa que los productos originados en esos países, ingresan sin pagar aranceles al territorio de cada uno de ellos.

Los cuatro países tienen, por lo tanto, una zona libre de comercio a la que se está incorporando el Perú, de acuerdo a un Programa de Liberación. Las acciones de los países andinos están dirigidas a administrar y perfeccionar este mercado ampliado y lograr su buen funcionamiento. A este objetivo responden las normas de origen, los reglamentos técnicos y las medidas para prevenir y corregir las prácticas que puedan distorsionar la libre competencia.

Veamos la situación de los socios andinos, reservando el caso de nuestro país que será materia de especial desarrollo al final del presente capítulo:

Colombia.- Su desarrollo y proyección para el 2020 lo ubica entre las economías que escoltarán al Brasil. Lamentablemente, la subversión y el narcotráfico tienen a este país sumido en una guerra civil por más de 40 años.

El Plan Colombia está dando resultados fructíferos y con la ayuda externa especialmente de EE.UU., en los próximos diez años podrá eliminar o neutralizar los grupos guerrilleros de las FARC, ELN y UNITA.

Las fricciones fronterizas con Venezuela continuarán por la presencia de grupos guerrilleros colombianos en esa zona, donde reciben apoyo del lado venezolano. Asimismo, la definición de los límites fronterizos en las zonas petroleras del mar podrían ser causas de litigios.

Venezuela.- Se ha convertido últimamente en un problema para la Comunidad Andina. Su incorporación al Mercado Común del Sur (MERCOSUR), ha puesto en peligro el inicio de las negociaciones para un TLC con la UE, el que podría retrasarse hasta un año por la falta de definición de Venezuela de incorporarse

plenamente al MERCOSUR y alejarse de la CAN o pertenecer a los dos bloques. Ante esta situación y la conveniencia de la CAN de tener un TLC con la UE, sería necesaria la separación de Venezuela de la CAN, aun cuando su participación ha sido fructífera, pero con su posición de ambigüedad actual podría perjudicar a los otros cuatro países de la Comunidad Andina.

Bolivia.- La comercialización del gas y materias primas, incrementará sus ingresos; sin embargo, el problema de la gobernabilidad dificultará el mayor progreso del país. La situación de su mediterraneidad, podría ser solucionada teniendo en cuenta la necesidad que tiene Chile de energía para su desarrollo.

Ecuador.- El precio del petróleo será un factor importante en el desarrollo del país. Asimismo, los ingresos por remesas de ciudadanos del extranjero, continuará incentivando el aumento del PBI. El problema de gobernabilidad ha puesto en peligro la institucionalidad democrática de ese país así como la posibilidad, por ejemplo, que logre concluir las negociaciones del TLC con los Estados Unidos.

País sudamericano no perteneciente a los organismos sub-regionales

Chile.- Este país merece una mención aparte por no pertenecer a ninguno de los procesos de integración subregional como miembro pleno. Sin embargo Chile se ha caracterizado por ser un país previsible, sus políticas y estrategias nacionales, son seguidas por sus gobiernos con el apoyo de la población. Nada se hace ni sucede como producto del azar. Es por eso que cuando gasta ingentes sumas en comprar armamento, debemos pensar: ¿dónde las utilizará? y ¿cuándo?

Es el país de América del Sur que ha tenido las tasas de crecimiento del PBI más altas, gracias al aumento de los precios de las materias primas y a su mayor volumen de exportación a los mercados de EE.UU., China y Unión Europea.

Dos de los problemas que en el futuro crearán serias dificultades a algunos países: son la falta de agua y de energía, problemas que han comenzado a afectar a Chile. Bolivia tiene el gas y el agua que necesita Chile y éste tiene el litoral que Bolivia perdió en la Guerra del Pacífico y que reclama para salir de su enclaustramiento. Estos problemas críticos forzarán a estos países a encontrar una solución satisfactoria dentro del escenario Sudamericano.

Con el Perú se encuentra pendiente la definición de la frontera marítima y cualquier solución al problema de la mediterraneidad de Bolivia a través del territorio que fue peruano, nos involucrará forzosamente de acuerdo con los tratados de paz existentes.

Chile ha firmado TLC con los EE.UU., UE, China e integra la APEC, está elaborando un TLC con el Japón, y tiene la economía más globalizada de América del Sur. En las próximas décadas continuará creciendo pero su desarrollo estará limitado por las capacidades físicas del país.

La Unión Europea

Con veinticinco miembros actualmente, está debatiendo la admisión de cuatro países más, lo que la convertiría en un bloque de veintinueve países con un producto bruto de ocho mil millones de dólares y una población de 460 millones de habitantes.

La Unión Europea es considerada el proceso de integración por excelencia y el más avanzado. Sus países miembros han cedido parte de su soberanía y han obtenido logros en los diferentes campos sobre todo en el comercial, económico y político, habiendo conformado un Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea, el Tribunal de Justicia Europeo y el Banco Central Europeo.

A pesar de los logros de la Comunidad Europea, sin embargo el proyecto de Constitución presentado en el 2005, no fue aprobado por algunos de los países de la Unión y su economía está ligeramente estancada con crecimientos bajos.

En los próximos decenios es posible que Rusia y los países que fueron satélites de la ex Unión Soviética traten de integrarse a la Unión Europea con el fin de neutralizar la influencia política de la China y ampliar sus relaciones comerciales para elevar sus niveles de desarrollo.

Los capitales de inversión directa en el mundo son captados principalmente por China, India y Estados Unidos y el resto es disputado por los demás países del mundo. La Unión Europea y principalmente los países de Europa Central hacen grandes esfuerzos para llevarse la mayor parte de los capitales de inversión directa restantes.

Para la zona del Euro, las proyecciones inmediatas no son muy favorables, debido al poco dinamismo de la economía alemana, que representa un tercio de la misma, y a los estancamientos de las economías de Francia e Italia. En los próximos años el desarrollo industrial de la Europa Central podría incrementar el consumo interno de Europa reemplazando la importación actual de productos latinoamericanos.

De continuar la situación económica actual de la Unión Europea, de crecimiento lento, existe el peligro de una crisis en un corto plazo.

La Cooperación Económica de Asia-Pacífico (APEC)

La Cooperación Económica Asia-Pacífico fue creada en 1989 en Canberra (Australia) con la intención de ser una alternativa de las economías fuertes del Asia y Australia para unirse comercialmente y enfrentar la Unidad Europea y el NAFTA de América del Norte.

Actualmente, integran el APEC las tres naciones del NAFTA (EE.UU., México y Canadá), Perú, Chile, Australia, Nueva Zelandia, Papúa, Nueva Guinea y 13 economías asiáticas entre las que destacan: Japón, China, Singapur y Rusia, que representan en su totalidad el 56% del PBI mundial y su participación ha ocasionado el 70% del crecimiento del comercio mundial. Este mercado tiene características que muestran tasas de crecimiento sostenidas, inflación controlada, déficit fiscal bajo y una credibilidad en el sistema financiero internacional.

Desde su ingreso a este Tratado, el Perú ha incrementado sus exportaciones de materias primas y productos no tradicionales. Para que continúen creciendo nuestras exportaciones es necesario cumplir con indicadores de competitividad, empleando tecnología más eficiente que permita incrementar el valor agregado; asimismo, mejorar la infraestructura de transporte tales como carreteras, aeropuertos y puertos, que faciliten los movimientos de los productos a exportar a bajo costo. Asimismo, el Perú debería continuar con sus esfuerzos de convertirse para la región andina y Brasil, la puerta de ingreso y salida de los productos procedentes de la Cuenca del Pacífico.

Siendo China uno de los principales miembros de este Foro y uno de los mercados más importantes del mundo, será necesario el inicio de las negociaciones de un TLC con ese país.

Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN)

"Dejen dormir a China; cuando se despierte,
el mundo se va a lamentar".

Napoleón

La ASEAN es un acuerdo comercial integrado por Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Vietnam y la China que tendrá una población de mil setecientos millones de habitantes, un producto bruto mundial del 23% y un crecimiento anual del 9%. De mantenerse este crecimiento el bloque asiático superará a la Unión Europea en el 2015 y de acuerdo con los cálculos de expertos igualará el PBI de los Estados Unidos en tres décadas si no se presentan factores negativos o imprevistos.

China se convertirá en el 2007 en el miembro principal de la ASEAN. Es un país que actualmente tiene mil trescientos veinte millones de habitantes y su PBI crece un promedio del 9.5 % anual en los últimos 25 años como resultado de las grandes inversiones que ha captado debido a su política de seguridad jurídica y a las facilidades económicas que ofrece. Su comercio en 2005 siguió prosperando alcanzando US $ 1,422 billones, 23% más que el año anterior, sus exportaciones de enero a noviembre del 2005 se incrementaron en 30% a US$ 686 mil quinientos cincuenta millones.

La importancia que viene adquiriendo China en la economía mundial es cada vez más relevante. Durante el presente año ha cumplido sus metas de establecer áreas de libre comercio con 23 países de Asia, África, Oceanía y América Latina, mediante tratados multilaterales y bilaterales, siempre con el fin de buscar un tratamiento preferencial mayor que la pertenencia a la Organización Mundial de Comercio, que hasta ahora no logra obtener.

En los próximos años, China continuará siendo un gran comprador de materias primas de los países sudamericanos, pero a partir del 2007 que entre en efectividad el libre comercio de la ASEAN, los países que la integran, van a tener preferencia para vender sus productos en el mercado chino, lo que perjudicará a los países de América del Sur.

Los bajos costos de la mano de obra y servicios sociales en China hacen casi imposible que se pueda competir con los precios de sus productos, pero las generaciones futuras exigirán mejores condiciones de vida que haría que sus costos se incrementen y sus tasas de crecimiento disminuyan.

En el presente decenio, China como principal miembro de la ASEAN va a liderar relaciones comerciales del mundo asiático, incrementará sus relaciones comerciales con los bloques regionales (NAFTA, CAFTA, UNIÓN EUROPEA, MERCOSUR y CAN) y todos los países.

De los 53 países del continente africano, 47 país apoyan a China en el principio de una sola China, y que Taiwán es parte de China. Los medios para conseguir este apoyo fueron sus grandes inversiones en petróleo y materias primas, desplazando intereses del Reino Unido, Francia y Estados Unidos.

China y Estados Unidos saben que el futuro de su desarrollo depende de fuentes de energía y que la más importante actualmente, es el petróleo.

Estados Unidos se ha asegurado el suministro de América, países árabes, Irán e Irak y pretende limitar a China, la que se ha lanzado aceleradamente a obtener suministros de Asia, Australia, África, Venezuela y Ecuador, tratando de

evitar ser limitada por la falta de energía. Las dificultades por esta restricción, puede ser causa de conflictos en los próximos veinte años.

Las dimensiones de la economía china, la estabilidad de su macro economía y la mano de obra barata, la convierten en un polo de máxima atracción a la Inversión Extranjera Directa en detrimento de las economías latinoamericanas. Sin embargo, es posible que los países que tengan acceso libre al mercado chino, terminarán beneficiándose, a excepción de los que tienen similares exportaciones. Por tal motivo, China se presenta como una oportunidad de crecimiento, a través del intercambio comercial y, al mismo tiempo, como un reto.

India

La población de la India es de 1,100 millones de habitantes y según el Banco Mundial, es la sexta economía más grande del mundo en términos de paridad de su capacidad adquisitiva con su PBI de más de US$ 1 billón. Crece a un promedio de 6% del PBI anual. En el 2050, será el país más poblado de la tierra superando a China y su población habrá alcanzado la "mayoría de edad".

Desde su independencia en 1947, su sistema parlamentario, altamente deliberativo, consiguió mantener en equilibrio al conglomerado de etnias, dialectos y religiones sin igual en el mundo (18 idiomas oficiales y 7 grupos regionales).

Junto con Brasil son los dos países integrantes del G5 que aspiran a un puesto permanente en el Consejo de Seguridad.

Un sector que se ha convertido en una muestra tecnológica donde los servicios representan el 50% del PBI es la alta calidad de sus ingenieros informáticos que superan el millón de personas. Cabe destacar la gran capacidad del país para producir técnicos e ingenieros. De sus 380 universidades salen al mercado cada año 300 mil ingenieros y 9 mil doctores, profesionales que se suman a aquellos educados en el extranjero, principalmente EE.UU. y Reino Unido.

TERCERA PARTE

¿A DÓNDE VAMOS?

Contexto internacional

El escenario internacional está variando rápidamente. La formación de bloques regionales por intereses políticos y económicos ha sustituido la confrontación Este-

Oeste del siglo pasado. Todos estos cambios están afectando a los países en mayor o menor grado originando grandes incógnitas e incertidumbres sobre el futuro.

En los próximos veinticinco años, Estados Unidos seguirá siendo la primera potencia mundial, pero China habrá logrado un grado de desarrollo tal que será su antagónico en el panorama mundial. La Unión Europea será la tercera gran potencia y América del Sur podría ser la cuarta potencia.

El estudio "The 2020 Global Landscape" del 2005, efectuado por el CNI de los EE.UU. indica como irán cambiando las hegemonías mundiales debido al alto crecimiento, militar y poblacional de China e India y proyecta un ranking de las principales economías del mundo del 2000 al 2040, en el que se observa que en el 2040 China superará a los EE.UU.

Además, el informe regional "América Latina en el 2020" preparado por academias de EE.UU., Argentina, Chile concluye que América Latina no se beneficiaría con la globalización económica por la falta de eficiencia de sus gobiernos.

Paralelamente a este mundo de desarrollo tecnológico y crecimiento económico veremos cómo comenzarán a escasear las fuentes de agua, de energía y de materias primas. La sobrepoblación, exacerbaciones étnicas y la delincuencia corroerán las estructuras de las sociedades actuales.

África será un ejemplo de esta desintegración, pero siendo un continente heterogéneo, tendríamos que dividirlo en el Norte Árabe, donde el Islam predomina y los índices del crimen seguirán siendo bajos, el África Occidental donde existe una mayoría islámica y un cristianismo superficial y el África Sub-Sahara donde la población es pastoril, existe la poligamia, las tasas de nacimiento y mortandad son muy altas y la desertificación obligará a los campesinos africanos a emigrar a las ciudades.

África Occidental es un ejemplo de la explosión demográfica, destrucción ambiental, degradación social, y donde la anarquía criminal es un peligro internacional.

Los asesinatos, escasez de recursos, la emigración, la falta de gobernabilidad, la debilidad de los Estados, el poderío de los ejércitos privados, compañías de seguridad y cárteles internacionales de la droga, serán cada día más frecuentes y más visibles.

Las fronteras internacionales existentes, fueron trazadas en su mayoría por las potencias que colonizaron África. Hoy existen 53 Estados y cada nación-estado

tiene problemas fronterizos que se complicarán por las grandes diferencias raciales y de creencias.

Francia, que fue una potencia colonizadora, se separará más de África Occidental para involucrarse en los problemas de la Unión Europea y su vacío será cubierto por Nigeria, que ampliará sus influencias a otros Estados.

Nigeria es un líder de la región, rica en petróleo, tiene una población de noventa millones de habitantes, con profundas divisiones étnicas y religiosas, lo que dificultará su gobernabilidad y debilitará la voluntad de mantenerla unida. Su desmembramiento originaría graves problemas en dicha región y distorsión en el precio del petróleo.

Mientras que las fronteras, algunas se expandirán y otras desaparecerán sin que esto cause gran conmoción fuera de África, las enfermedades como el SIDA, la tuberculosis y, sobre todo la malaria, serán una preocupación para la humanidad.

África puede ser muy importante en el futuro. El colapso de un número de estados, por guerras de fronteras y/o étnicas en las próximas décadas podría dar paso a la formación de nuevas naciones basadas sólo en razones étnicas. El futuro de África en el corto plazo parece no ser muy alentador. La hambruna, los conflictos étnicos y las guerras serán frecuentes.

La influencia china en el continente africano como apoyo a sus políticas y estrategias tratará de desplazar los intereses de EE.UU., Reino Unido y Francia, para asegurarse el suministro de materias primas, puede ser causa de fricciones en el próximo cuarto de siglo.

África puede convertirse en un campo de experimentación para encontrar soluciones a problemas globales, pero también, puede ser el escenario de confrontaciones de las potencias regionales.

En el siglo XXI la seguridad mundial se verá amenazada más que por el terrorismo, por la desertificación, escasez de agua, la contaminación del medio ambiente, la propagación de enfermedades, el calentamiento de la tierra y sus consecuencias entre las que se encuentran el desprendimiento de los glaciares en el Polo Sur y el derretimiento del Polo Norte han aumentado el nivel de las aguas de los océanos del mundo en casi una pulgada. El Glaciar Ross está fracturándose, si este glaciar se deslizara hacia el mar se estima que el nivel de los océanos del mundo crecería entre seis y siete metros y el mar cubriría todas las regiones costeras bajas de la tierra, acontecimiento que ocasionará migraciones y conflictos.

La FAO presentó un informe sobre "La Evaluación de los Recursos Forestales Mundiales 2005" en el que indica que cada año se reducen 13 millones de hectáreas,

aunque esta reducción se contrarresta parcialmente con una reforestación, y el crecimiento natural de 7 millones de hectáreas. En el mismo informe se enfatiza que Latinoamérica es la que posee el peor registro de la deforestación.

Los bosques inciden de manera clara y beneficiosa en el ciclo de agua, asegurando la protección de la tierra contra la erosión, permitiendo que la diversidad biológica conserve su camino evolutivo y mantenga su contribución esencial con los procesos reguladores del clima y de la calidad del aire.

EL PERÚ

Presente

"Algunos nacen grandes; otros adquieren la grandeza;
y algunos tienen la presión de la grandeza sobre ellos".

Shakespeare

El Perú tiene una población de 26.7 millones de habitantes y su tasa de crecimiento anual es de 1.4%. Es el cuarto país más poblado de América del Sur. Su superficie es de 1'285 216 Km^2 y es el tercer país con mayor área de América del Sur y el sexto de América.

La educación en el país está en un nivel bajo en comparación con los países de América del Sur.

El país durante la República ha ido evolucionando desde una etapa inicial de caos, donde no había conciencia nacional, sus instituciones eran débiles o no funcionaban, las crisis económicas eran permanentes, hasta hoy, en que después de 184 años de independencia en que hemos tenido: 13 constituciones, 64 presidentes, gobiernos civiles, militares, de derecha, de centro e izquierda, nos debatimos para alcanzar el nivel de desarrollo de países que en un tiempo fueron nuestras provincias.

La falta de partidos políticos, con líderes capaces de aglutinar a todos los peruanos y tener representación en todo el país, ha originado una fragmentación política, falta de gobernabilidad e insatisfacción de la población por los pobres resultados logrados y una pérdida de credibilidad y legitimidad de los líderes políticos, partidos, poderes e instituciones del estado.

En los últimos 4 años el crecimiento del porcentaje de variación del PBI del Perú, ha sido el mayor de América del Sur, sin embargo el índice de pobreza sigue siendo uno de los más altos.

Desarrollo del Perú

Un análisis de las causas del bajo desarrollo del Perú durante la República y el pobre desempeño de sus instituciones, nos lleva a la conclusión de que una de sus principales causas es el bajo nivel de instrucción y educación de nuestra población.

Históricamente, vemos que las culturas pre-hispánicas no instruyeron a las masas y los conocimientos eran privilegio de pequeños grupos. Durante el virreinato, la educación popular tuvo un defectuoso desarrollo; y en la República lamentablemente, no se han efectuado los esfuerzos necesarios para recuperar el tiempo perdido y hoy nuestra instrucción escolar, es una de las más deficientes en el contexto latinoamericano.

Los valores de la sociedad andina como la reciprocidad y la solidaridad, sobreviven en algunas comunidades de los Andes. Otros han sido modificados o se han perdido por no haberse continuado cultivando.

El bajo nivel de conocimientos de nuestra población ha traído como consecuencia una gran confusión y desorientación en las cuales todavía estamos inmersos y es la causa de:

- La falta de gobernabilidad
- La carencia de un rumbo
- De que el país no sea previsible
- Inestabilidad jurídica
- La falta de competitividad

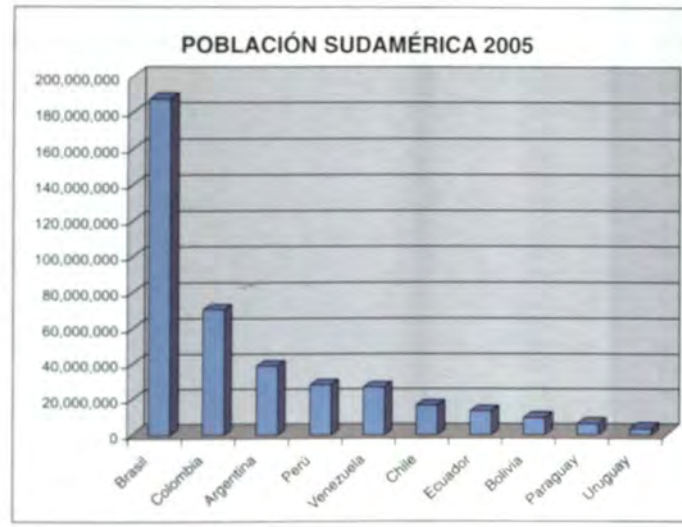
La falta de gobernabilidad

Gobernar el país es difícil por los diferentes problemas y necesidades que tienen sus regiones y la población. Además, la carencia de profesionales, técnicos y de mano de obra calificada para cubrir todas las necesidades del país dificultan su gobernabilidad.

La organización del Estado es compleja y tiene serias dificultades en el desempeño de sus funciones, no habiendo tenido éxito en reducir la pobreza y el desempleo, mejorar la educación y la salud, y dar seguridad a la población. Además, su estructura es muy grande y la burocracia ineficiente, por lo que la toma de decisiones y las acciones para ejecutarlas son lentas en comparación con la duración de las mismas en otros estados.

POBLACIÓN SUDAMÉRICA 2005

PAÍS	POBLACIÓN
Brasil	187,597,000
Colombia	70,351,000
Argentina	38,592,000
Perú	27,947,000
Venezuela	26,577,000
Chile	16,267,000
Ecuador	13,215,000
Bolivia	9,427,000
Paraguay	6,216,000
Uruguay	3,455,000



SUPERFICIE DE LOS PAÍSES SUDAMERICANOS

PAÍS	ÁREA KM²
Brasil	8,514,215
Argentina	2,780,403
Perú	1,285,216
Colombia	1,141,748
Bolivia	1,098,581
Venezuela	916,445
Chile	756,096
Paraguay	406,752
Ecuador	256,369
Uruguay	176,215



VARIACIÓN DEL PBI PERÚ Y CHILE 1990-2005

AÑO	PERÚ	CHILE
1990	-4.9	3.7
1991	3.0	8.0
1992	-0.4	12.3
1993	4.8	7.0
1994	12.8	5.7
1995	8.6	10.6
1996	2.5	7.4
1997	6.8	6.6
1998	-0.7	3.2
1999	0.9	-0.8
2000	2.9	4.5
2001	0.2	3.4
2002	4.9	2.2
2003	4.0	3.7
2004	4.8	6.1
2005	6.7	6.3



La falta de planes, programas o acciones del gobierno central, gobiernos regionales y locales ocasiona que las regiones más pobres no puedan acelerar su desarrollo y se mantengan o aumenten las desigualdades sociales existentes. Las poblaciones para manifestar sus descontentos realizan acciones de protesta como son: huelgas, paros, cierre de vías de comunicación etc., que son creadas o aprovechadas por oportunistas, quienes no sólo no solucionan los problemas, sino los incrementan, y dificultan la gobernabilidad del país.

La extrema lentitud del gobierno para solucionar los problemas económicos y sociales, las limitaciones de las fuerzas policiales para controlar los desórdenes violentos originados por los descontentos y los oportunistas y la impunidad existente para sancionar a los que cometen delitos atentan contra los derechos de los ciudadanos y contribuyen para que exista una situación de desgobierno.

Mientras no se atiendan las solicitudes de los marginados continuarán los desórdenes sociales. Mientras existan desórdenes sociales no habrá inversiones ni trabajo y la desigualdad social empeorará y las regiones más pobres del país serán caldo de cultivo para la violencia.

Las inversiones en el Perú son limitadas y de no incrementarse significativamente no se disminuirá la pobreza. La falta de trabajo y la escasez de mano de obra calificada influyen negativamente para que el poblador peruano mejore su nivel de vida. Si esta situación no es solucionada en el corto plazo, el crecimiento del PBI será mediocre, la capacidad fiscal será limitada y los índices de pobreza no mejorarán e inclusive empeorarán. Los campesinos al no tener oportunidad de progreso en sus pueblos emigran principalmente a las ciudades de la costa, las que por estar saturadas no tienen mucho que ofrecer y se forman los cinturones de pobreza en las ciudades.

Esta situación ha sido causada por la incapacidad del Estado para proponer una legislación que atraiga a los inversionistas y dar trabajo a los trescientos sesenta mil peruanos que cada año salen de los centros de instrucción superior, de los colegios y a los que carecen de trabajo o remuneraciones que cubran sus necesidades básicas

Esta falta de gobernabilidad ha afectado no sólo a los políticos sino también a los partidos por lo que, la mayoría de la población desconfía de ellos y no cree en los "ismos". La existencia de muchas agrupaciones políticas para las próximas elecciones, es una comprobación de que los partidos no han sido capaces de absorber a los nuevos electores y no tienen líderes que puedan reemplazar a sus tradicionales candidatos.

La carencia de rumbo

La falta de un consenso de los partidos políticos para seleccionar el rumbo del país y mantenerlo independientemente de los gobiernos de turno, trajo como consecuencia que el país haya sido siempre un campo de experimento y que se haya ido de un extremo a otro. Los gobiernos que accedieron al poder responsabilizaban de las deficiencias existentes a las administraciones anteriores. No continuaban con las políticas y estrategias en ejecución, independientemente de la bondad de las mismas, reemplazándolas por nuevas con lo que se pierde continuidad.

En el 2002 se aprobó un Acuerdo Nacional, el que se ha seguido parcialmente. Existen críticas sobre la efectividad del mismo, pero sólo de la evaluación de los avances realizados podremos sacar conclusiones sobre la conveniencia de modificarlo para adecuarlo a las necesidades del país.

El avance en la ejecución de las políticas del Acuerdo Nacional ha sido limitado porque no ha existido un convencimiento de la necesidad de realizarlas. Un ejemplo de ellas ha sido la descentralización del país que no se llevó a cabo porque en el referéndum realizado no se aprobó por falta de información oportuna a la población y el egoísmo de algunos departamentos.

El desarrollo de la nación depende de los cambios positivos que se puedan efectuar evitando los retrocesos y aprendiendo de las experiencias de otras naciones que anduvieron caminos de los que tuvieron que desviarse para no terminar destruidos, como la URSS, China y todos sus países satélites y principalmente de nuestras propias experiencias, siguiendo las positivas y evitando repetir los errores del pasado.

La carencia de políticas nacionales para desarrollar el país con el respaldo de la población y el compromiso de los peruanos de llevarlas a cabo ha contribuido al pobre desarrollo del país. Tradicionalmente, las políticas han oscilado de acuerdo a los intereses de los grupos de poder de turno, de leyes populistas que no han beneficiado al país ni a la población hasta dispositivos legales protectores de grupos.

País previsible

La falta de un Acuerdo Nacional respetado por todos los partidos políticos ha hecho que el futuro del Perú sea una incógnita y que las inversiones y creación de puestos de trabajo no se hayan realizado en los montos y en las cantidades que el país necesita por la falta de confianza en los gobernantes y el temor al cambio de las reglas de juego. La falta de previsión dificulta el luchar por el futuro del país.

En el pasado, los conflictos internos, golpes de estado y guerras desangraron a la nación, la redujeron y empobrecieron como consecuencia de gobiernos improvisados, ineptos y muchos de ellos con una desmedida ambición por el poder.

En los comicios de la segunda mitad del siglo XX, resultaron elegidos los candidatos más carismáticos, o se votó en contra del candidato que menos se identificaba con la población. Esa tendencia fue como resultado de la falta de planes de gobierno y de un Acuerdo Nacional.

En el presente, hay una mayor exigencia por conocer los planes de gobierno de los partidos políticos que participarán en las próximas elecciones, lo cual hace prever, que los gobernantes que resulten elegidos seguirán las políticas que se establezcan en los planes y se seguirá con el Acuerdo Nacional actualizado con la participación de todas las instituciones que lo elaboraron originalmente y de las que se consideren necesarias.

Estabilidad jurídica

Un gran incentivo para la inversión de capitales es la estabilidad jurídica y la rentabilidad. Los países serios respetan las leyes y los contratos y exigen el fiel cumplimiento de los mismos. En nuestro país no son pocas las veces que se presentan proyectos de leyes para modificar dispositivos vigentes y es frecuente escuchar voces de autoridades nacionales, regionales y locales, exigiendo se modifiquen contratos, con el fin de cambiar las condiciones establecidas en los mismos.

Esta falta de estabilidad jurídica ha desalentado en el pasado las inversiones y retrasado el desarrollo del país.

Competitividad

Tradicionalmente, el Perú es un exportador de materias primas agrícolas y mineras y los precios de estos productos son fijados en los mercados internacionales. La tecnología usada es atrasada, por lo que no se puede competir con la tecnología de punta. La materia prima exportada tiene un valor agregado mínimo.

Los profesionales, técnicos y mano de obra calificada, están preparados para operar eficientemente el nivel tecnológico existente en el país, por lo que sus conocimientos son limitados.

El clima, para hacer negocios en el país, está enrarecido por la ineficiencia de las instituciones y la corrupción existente.

Recursos naturales y medio ambiente

Los recursos naturales existentes en el Perú son suficientes para que su población no tenga que sufrir hambre o vivir en la extrema pobreza y la explotación de los mismos debería ser en forma racional, no permitiéndose el exterminio de especies; evitando la deforestación y tala indiscriminada de bosques; la contaminación de los ríos, lagos y el mar y la sobreexplotación de los recursos sobre todo los no renovables.

Los recursos son limitados y finitos, por lo que se debe preservar las riquezas teniendo presente lo que ya hoy está sucediendo como son las alzas del precio del combustible fósil, por la escasez del mismo y evitar su agotamiento.

El control del medio ambiente es deficiente; las fábricas, mineras, vehículos motorizados y la población lo contaminan, contribuyendo a ocasionar el calentamiento de la tierra, la degradación de los suelos y la contaminación de los ríos, lagos y el mar.

El calentamiento de la tierra y de la temperatura del mar, está originando con mayor periodicidad, que la Corriente de El Niño tenga variaciones frecuentes produciéndose alteraciones del clima especialmente en la costa norte del país.

Asimismo, los cambios de clima están produciendo deshielo de los glaciares de los Andes, nevados en la Sierra del Centro y Sur y excesos de lluvias en la selva y sierra originando inundaciones, huaycos y bajas temperaturas que están perjudicando a las poblaciones, agricultura, ganadería y vías de comunicación.

Investigación y desarrollo

Lamentablemente, ni el Estado ni los privados están en condiciones de invertir en investigación y desarrollo, y esto hará que cada día la brecha tecnológica entre nuestro país y los países desarrollados sea más grande. Sin embargo, si bien carecemos de los medios económicos para desarrollar grandes proyectos tecnológicos, en cambio tenemos los recursos humanos con la habilidad necesaria, para crear soluciones a problemas particulares que nos den la capacidad para sobresalir en determinadas áreas.

La investigación y desarrollo deberá estar orientada a proyectos que sean de particular interés para el Perú y que produzcan mayores beneficios que el invertir en otras actividades. Sobre todo se debe mejorar la agricultura donde participa la mayor parte de la población. El uso de una tecnología de punta nos permitirá aumentar la producción e incrementar las exportaciones con una mejor calidad y

un mayor valor agregado, lo que redundará en beneficio de los campesinos que es la población de menores ingresos del país.

El pretender competir con los países desarrollados en cualquier tipo de proyectos de investigación no es lógico, por la diferencia de capacidades económicas y tecnológicas, por lo que es más conveniente desarrollar las áreas que nos son vitales y que están a nuestro alcance y adoptar las tecnologías y productos que desarrollan los países que poseen tecnología de punta y lo que están en condiciones de efectuar grandes inversiones, como lo han hecho en su oportunidad las grandes potencias económicas.

Futuro

En la próxima década los cambios en el mundo se irán acelerando, las decisiones en políticas económicas, también serán más rápidas, y no habrá tiempo para improvisar, por lo que se deberá planear y programar políticas y estrategias nacionales, pensando en el futuro si queremos que el país alcance un nivel de desarrollo que esté de acuerdo con sus posibilidades. El Perú es un país muy importante, pero por su dimensión, ubicación y capacidades, el peso que tiene en el contexto mundial no es gravitante. Su desarrollo depende de los cambios positivos que se puedan efectuar, siguiendo el ejemplo de los países que más rápidamente se están desarrollando, como son China e India en Asia y Chile en América del Sur.

Mientras los países industrializados no reduzcan las emisiones contaminantes, el calentamiento de la tierra continuará, y el derretimiento de los glaciares de la sierra será más acelerado. El deterioro del clima será permanente y esto afectará a la economía del país.

La explotación irracional de los bosques en la selva y en el norte del país y la falta de reforestación aumentará la desertificación, lo que ocasionará cambios en el clima y medio ambiente.

El Perú seguirá siendo un país exportador de minerales y productos agrícolas sin mayor valor agregado. El turismo continuará en volumen limitado, por la falta de infraestructura y poca competitividad. La educación, tecnología y biotecnología se mantendrán en niveles deficientes por la falta de recursos.

La Inversión Externa Directa será limitada, porque el incremento de nuestra competitividad será también limitado.

En Investigación y Desarrollo la inversión será muy pobre por falta de medios.

El desarrollo del país se efectuará con diferentes regímenes, más rápidamente se desarrollará la costa central, luego la norte y la sur, debido a la desigualdad de los montos de las inversiones. El desarrollo de la sierra y la selva dependerá de la evolución de sus poblaciones de productores de materias primas a productores con alto valor agregado.

En esta década se afianzará la democracia, se fortalecerán las instituciones y se reforzarán las estructuras.

La nación se integrará en el mundo globalizado, sin obtener los máximos beneficios que se podrían lograr por falta de capacidad para atraer a mayores inversiones.

Los remanentes de "Sendero Luminoso" seguirán unidos a los narcotraficantes, hasta la desaparición del factor político en los subversivos y en ese momento solo quedarán agrupaciones de narcotraficantes apoyados por grupos armados, que podrían establecer alianzas con cárteles internacionales, lo que afectará la seguridad nacional e internacional.

La pobreza y extrema pobreza explotada por inescrupulosos, originará movimientos que si no logran una representación política causarán violencia política. (paros locales y regionales violentos, cierres de carreteras etc., o violencia armada).

La seguridad interna es un factor que cada día se debilita y es un clamor de la población los pedidos por seguridad de la vida y de la propiedad. Los secuestros, robos y otros delitos mayores se incrementan conforme aumenta la pobreza y la impunidad de que gozan los delincuentes debido a la deficiente legislación vigente, débil acción policial, la deficiencia del Poder Judicial, la corrupción y la limitada capacidad de los penales. Esta falta de seguridad continuará en la próxima década, si es que se toman de inmediato las medidas correctivas para comenzar a subsanar las deficiencias y debilidades indicadas, como son: la eliminación de la extrema pobreza, la construcción de la infraestructura para albergar a los delincuentes, capacitación de personal en cantidad suficiente del poder judicial y policía, emitir las leyes necesarias para evitar la impunidad, etc., de lo contrario, cada vez será más difícil ser un país seguro.

La insatisfacción de las demandas de la población por salir rápidamente de la pobreza y la incapacidad de los políticos para satisfacerlas, a través de un crecimiento económico equilibrado, provocarán dificultades a los gobiernos. La solución a esta problemática, podría originar que los gobiernos tomen medidas populistas que desincentivarán la inversión y causarán el caos económico y como resultado habrá una mayor pobreza o, gobiernos autoritarios que no contribuirán a la gobernabilidad democrática e institucional del país.

Una buena educación nos permitiría tener una población que contribuya más a la economía del país y tener líderes que gobiernen democráticamente con reformas que promuevan el desarrollo del Perú dentro del escenario político, económico globalizado del próximo cuarto de siglo.

Es necesario tener estrategias político-económicas iguales a los países que más se están desarrollando. Tenemos que atraer inversionistas y desarrollar nuestros propios capitales para generar trabajo y mejorar nuestro nivel de vida.

Las posibilidades de reducir la pobreza rápidamente, no son realistas, pero los pobres no pueden permanecer en esa condición por un largo plazo. Las reformas deberán ser las apropiadas, porque si se fracasa, se producirá no sólo un retraso, sino un retroceso mayor en los aspectos políticos, económicos y sociales, y la pobreza se incrementará. Es necesario mantener gobiernos democráticos y que se inserten en la globalización.

La falta de gobernabilidad, en un contexto político, en que los menos favorecidos socialmente sientan que no participan en el gobierno favorecerá a los líderes populistas y carismáticos, que no tendrán interés en los partidos políticos ni en las instituciones de la democracia representativa.

La situación nuestra es igual a la que tuvieron otros países que, oportunamente, decidieron salir de la pobreza y desarrollarse atrayendo a inversionistas mediante la emisión de leyes, y que ofrecieron incentivos iguales o mejores a las propuestas de sus competidores.

La estabilidad jurídica, también fue una condición para garantizar la seriedad de las propuestas, incluyendo los compromisos internacionales relacionados con el trabajo.

El Perú estará permanentemente en competencia con los países que ofrezcan productos iguales a los nuestros, por lo que debemos ser COMPETITIVOS, para lo cual debemos presentar un clima apropiado para hacer negocios, eliminando la corrupción y demostrando que la calidad de nuestras instituciones es la apropiada. En la próxima década, nuestras relaciones comerciales con los bloques de Norteamérica, Comunidad Europea y Asia, dependerán de la competitividad de nuestros productos. Debemos prepararnos para competir con el bloque asiático y con nuestros propios vecinos.

El país deberá tener un crecimiento sostenido en base a una expansión económica resultado de una disciplina fiscal y una política económica responsable. Además, los gobiernos deberán tener un trato justo y equilibrado con los inversionistas y de respeto a los contratos suscritos con el fin de garantizar una

estabilidad jurídica. Hay que tener presente que un país inseguro, incrementará los costos a niveles inaceptables, lo que ahuyentará a los inversionistas.

La capacitación de profesionales, técnicos y mano de obra calificada, debe ser del más alto nivel para producir cantidad y calidad y debemos emplear la tecnología más eficiente para poder participar en los mercados más importantes de la tierra. Finalmente, el perseverar en la obtención de los objetivos del Acuerdo Nacional fijará un rumbo al país, independientemente del color político de los gobiernos de turno y el Perú será un país PREVISIBLE.

En los próximos años el Perú tendrá entre otras, las siguientes alternativas de integración:

a. Junto con la Comunidad Andina, negociar Acuerdos de Libre Comercio con la Unión Europea y de ser el caso, reanudar las negociaciones del ALCA, con lo cual se dispondría del mercado europeo y el del continente americano.

b. Lograr la convergencia entre la Comunidad Andina y el MERCOSUR para constituir la Comunidad Sudamericana de Naciones a través de la cual, se obtendría la integración política y económica de los países de la región incluyendo a Chile, Guyana y Surinam.

c. Ante la decisión de Venezuela, miembro de la Comunidad Andina, de integrarse plenamente al MERCOSUR; la aproximación de Bolivia al MERCOSUR y las intenciones de su nuevo gobierno de no estrechar relaciones con EE.UU.; el retraso de Ecuador en sus negociaciones para lograr un TLC con los Estados Unidos; y el que el MERCOSUR no cuente con un acuerdo de libre comercio con los EE.UU.; lo que beneficiaría más al Perú es ratificar lo más pronto posible el TLC que se acaba de negociar con los EE.UU. para no perder las ventajas obtenidas a través de ATPDEA y aumentar nuestras posibilidades de exportación al mercado más grande del mundo. Además, se debe continuar con las negociaciones para la firma de tratados de libre comercio con China, el más grande importador de materias primas, la Unión Europea, India, Japón y con todos países que nos interesen. Esta es una política comercial que siguen los países que están saliendo de la pobreza y que se desarrollan más rápidamente. Asimismo el Perú debe continuar incentivando las inversiones, para lo cual deberá demostrar contar con una estabilidad jurídica confiable y ser un país serio y competitivo.

d. Estrechar relaciones comerciales y políticas con Brasil estableciendo cadenas productivas por tratarse de economías complementarias y contar con intereses mutuos.

e. Formar un bloque económico sub-regional con Chile y Bolivia para comercializar el gas de Bolivia y Perú a Chile y otros países; solucionar la mediterraneidad de Bolivia; definir la frontera marítima Perú-Chile y cooperar al desarrollo de los países de este bloque.

f. Afianzar nuestra pertenencia al APEC y estrechar nuestras relaciones con los países de la cuenca del Pacífico para convertirnos en la puerta de entrada y salida de estos países con la Comunidad Andina y el Brasil.

CONCLUSIONES

En este pasaje, ¿ De dónde venimos y a dónde vamos?, podemos concluir en que:

- Las culturas prehispánicas del Perú desarrollaron la única civilización de América del Sur y un gran Imperio.
- El Virreinato del Perú fue hasta el siglo XVIII el más importante de este continente.
- La República que en su etapa inicial era un caos, ha ido evolucionando con avances y retrocesos debido a que el país ha carecido de un rumbo.
- La globalización total es un mito, pero los países que están participando más activamente en la globalización económica, son los que crecen más rápidamente.
- Se han formado bloques regionales con criterios políticos y económicos, para disponer de materias primas y tener grandes mercados. La competencia entre estos bloques, ha sustituido a la confrontación Este-Oeste del siglo pasado. Actualmente Norteamérica es la primera potencia, la Unión Europea la segunda, el Sudeste-Asiático la tercera y América del Sur la cuarta.
- El aumento de la demanda de petróleo y materias primas por parte de la China y la India para mantener sus desarrollos, en la próxima década podría originar conflictos con los EE.UU.
- Las proyecciones de la economía mundial con la información disponible y análisis de las tendencias actuales, permiten proyectar un escenario aproximado para el año 2040 en que China superaría a los Estados Unidos.
- El calentamiento de la tierra continuará y se producirán cambios de clima y desastres naturales. El derretimiento de las masas polares aumentará el nivel del mar y producirá inundaciones de todas las costas bajas originando

migraciones y conflictos. El proceso del derretimiento de los glaciares en el Perú se irá acelerando, disminuyendo la alimentación de los ríos y lagunas con grandes perjuicios para la población y economía del país. Asimismo, el calentamiento del globo terráqueo modificará el clima del planeta y tendremos lluvias inusuales en la costa e intensas nevadas en la sierra. La "Corriente Peruana" debería ser estudiada en forma similar a como se estudia la corriente de "El Niño" para determinar cómo afectará el clima de la costa y la vida en el mar. El calentamiento de la tierra es quizá el más grave problema que deberá enfrentar la humanidad en el futuro.

- El crecimiento del porcentaje de variación del PBI en los últimos cuatro años del Perú ha sido el mayor de América del Sur. Sin embargo, nuestro nivel de desarrollo es bajo y tenemos un alto índice de pobreza en el país.

- Conocemos que la causa principal de nuestro bajo desarrollo es debido al nivel de educación de la población y sabemos las acciones que realizan los países que se desarrollan más rápidamente, por lo tanto, la solución a nuestra situación debería ser el seguir el mismo camino de los países desarrollados, quizá con algunas variaciones, para adaptarlo a nuestra realidad pero nunca en dirección contraria.

- Asimismo, se deberá priorizar en el futuro el gasto en investigación y desarrollo, elementos fundamentales para lograr una mejor competitividad en los diferentes sectores y poder consolidar de esta manera, un desarrollo sostenido de nuestra economía.

Los rápidos cambios en el mundo, incrementan nuestra preocupación por los pobres logros obtenidos, para disminuir la pobreza y mejorar el nivel de vida de la población, y alcanzar el puesto que le corresponde al país, en el contexto mundial por su dimensión, ubicación y capacidades. Esto hace que sea necesario analizar frecuentemente los resultados de las políticas económicas y sociales nacionales, para corregir los errores y optimizar nuestras acciones en el menor tiempo posible. Pero este es un procedimiento, que nos llevaría a vivir permanentemente tratando de solucionar los errores del pasado y el presente, sin alcanzar el éxito que buscamos, a pesar de los esfuerzos que siempre se realicen.

El propósito de este trabajo no pretende dar soluciones, ni indicar por dónde ir, sino contribuir a estimular la preocupación para que pensemos en moldear el futuro, de tal manera que pasemos de la situación de atrasados a la de estar siempre un paso delante de los más adelantados.

Y para dar ese gran paso adelante, tenemos la población con voluntad de cambio y el Perú, que nos ofrece más de lo que necesitamos.

BIBLIOGRAFÍA

- BASADRE G. Jorge. **Historia de la República del Perú.** Tomos IV-V y IX. Edit. PERUAMERICA S. A. Lima, 1964.
- BONILLA, Heraclio; CHAUNU, Pierre; HALPERIN, Tulio; HOBSBAWM E.J., "La Independencia en el Perú". En **Perú Problema** N° 7. Spalding Karen, Vilar Pierre. Campodónico Ediciones. Lima, 1972.
- CNI. **Latinoamérica 2020: pensando los escenarios de largo plazo.** Santiago de Chile, 2004.
- CHIRINOS SOTO, Enrique. **Historia de la República**. Tomo III. ACH Editores S.A. Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1991.
- GUERRA, Margarita. **Historia General del Perú: La República Contemporánea** Tomo XII. Editorial Milla Batres. Lima, Perú, 1984.
- HERNÁNDEZ, Max; LEMLIJ, Moisés; MILLONES, Luis; PÉNDOLA, Alberto; ROSTWOROWSKI, María. "Entre el Mito y la Historia". En **Biblioteca Peruana de Psicoanálisis**. 2da Edición. Lima, 1991.
- HUNTINGTON, Samuel P. **The Conmon Defense**. Columbia University Press. USA, 1969.
- INEI. **Perú Compendio Estadístico.** Lima, 2005.
- KAPLAN, Robert D. **Atlantic Mondrly Conferencias Magistrales.** Newport, Tomo VII. Escuela Superior de Guerra Naval. La Punta, 1998.
- LUMBRERAS, Luis. **De los Orígenes del Estado en el Perú.** Milla Batres Editor. Lima, 1972.
- LUMBRERAS, Luis. **De los Pueblos, las Culturas y las Artes en el Antiguo Perú**. Moncloa-Campodónico Editores Asociados. Lima, 1969.
- MACERA, Pablo. **Visión Histórica del Perú (Del Paleolítico al Proceso de 1968).** Editorial Milla Batres. Lima, 1978.
- MÁLAGA-WEBB & ASOCIADOS. **Notas Interdiarias-Desempeños Económicos Mensuales.**
- MESA y LEOMPART. **Compendio de la Historia de América.** Tomo 11. Librería de la Viuda de Bouret. México, 1911.
- MISKEL, James F. "Grand Strategies for Dealing with other States in the New, New World Order". En **Naval War College Review / Naval College Press.** Volumen 58. Number 1 Newport U.S.A., 2005.
- OPPENHEIMER, Andrés. **Cuentos Chinos.** Editorial Sudamericana. Buenos Aires, Argentina, 2005.
- PETIT, Pascal; SOETE, Luc. **La Globalización en Busca de un Futuro.** Mac Millan Press U.S.A., 1998.
- REASON, J. Paul. "Navegando en Nuevos Mares", Conferencias Magistrales. En **Newport Suplemento**. Escuela Superior de Guerra Naval. La Punta, 1998.
- SALVAT EDITORES. **Historia Universal**. Tomo I. Orbis Ventures S.A.C. Lima. Perú, 2005.

- STOESSINGER, John G. **The Might of Nations (World Polities in our Time).** Rendom House. N.Y., U.S.A., 1966.
- TELLO MARTÍN, Gonzalo. "¿El fin de Nuestra Era? Calentamiento de la Tierra". En **Aviso a los Navegantes de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú,** N° de Julio 2005.
- TOYNBEE, Arnold J. **Estudio de la Historia.** Alianza Editorial. Madrid, 1985.
- WACHTEL, Nathan. "Sociedad e Ideología". En **Ensayos de Historia y Antropología Andina.** IEP Ediciones. Lima, 1973.

Discurso de recepción de la doctora Hilda Elías de Zevallos

El recibir a un Miembro de Número supone comentar su discurso de orden, involucrarse en el tema, destacar y puntualizar las ideas en él expuestas.

No es nada fácil. El tema desarrollado por el almirante Anderson es complejo, interesante y compromete el pasado, presente y futuro de las realidades que ha escogido.

Observa los hechos cual elevada atalaya que siente y presiente un rumbo a seguir impulsado por un pasado y un presente que va fijando un camino, un camino no siempre deseado, ni el más conveniente, a pesar de que como seres pensantes, podemos observar las causas que en el pasado originaron determinados efectos y así poder o evitar o estimular esas mismas causas. Pero la realidad es otra.

Y es este tema el que ha movido a nuestro disertante. Él presenta nuestro pasado. Explora el presente y anticipa acciones a seguir.

La responsabilidad que se me ha encomendado es por tanto ardua y no deja de ser un reto sugestivo.

En la primera parte, con la pregunta que formula ¿de dónde venimos?, resume el pasado.

Nuestro planeta es solo un átomo dentro de un universo aparentemente infinito.

En él, en una zona llamada América del Sur, se generó la civilización que dio al Perú la primera identidad cultural, social y étnica. Posteriormente se le sumó la cultura europea conquistadora.

En su devenir histórico esta sociedad recibe influencias externas y voluntades propias. Rompe con la sujeción política extranjera, pero, carente de una identidad nacional a la que no ha podido acceder todavía, va a atravesar por incertidumbres

y caudillismos que afectarán su desarrollo y progreso. ¿Qué mayor prueba de este desconcierto que, como lo dice el disertante, en 24 años hubo 53 gobiernos y 6 constituciones? A lo que debemos sumar, para mayor desazón, las guerras con los países vecinos por cuestiones de codicia territorial y de riquezas naturales.

Pero el presente que vivimos y que está asentado en el pasado, sigue presentando nubarrones e incógnitas. Esta vez no se trata de un país aislado sino de uno ligado a un panorama global, de mayor complejidad e incógnitas.

Es como sostiene Alvin Toffler en su libro **La tercera ola:** "una época de explosivos cambios, en que las vidas personales se ven desgarradas, el orden social existente se desmorona y una nueva y fantástica forma de vida comienza a asomar por el horizonte. Formular las más amplias preguntas acerca de nuestro futuro no es una simple cuestión de curiosidad intelectual. Es una cuestión de supervivencia" y esta inquietud es la que comparte el almirante Anderson.

La llamada aldea global no es más que nuestros cinco continentes unidos por la revolución de las comunicaciones y por la influencia e impacto social que se da, al conocerse los hechos con tanta inmediatez. Ahora sí podemos aquilatar lo que antes se repetía "que la noticia corrió como reguero de pólvora".

Nuestro expositor alerta que la globalización que podría llevarnos a una verdadera unión y hermandad, no se da, debido a los niveles de competencia y de manejo de la información por quienes patentan la tecnología y controlan los mercados consumidores de ella.

Nuestra aldea global es selectiva y egoísta, pues dentro de ella se rechaza y/o margina a ciertos grupos sociales, a comunidades étnicas y/o religiosas, con leyes y disposiciones especiales.

El actual Dalai Lama, reverendo Tenzin Gyatso, premio Nobel de la paz y autor de **La comunidad global y la necesidad de responsabilidad universal** sostiene que "el desarrollo de la sociedad humana está basado enteramente en que la gente se ayude una a la otra... porque... una vez que perdemos la humanidad esencial, que es nuestro cimiento, ¿cuál es el objeto de perseguir solo mejoras materiales?"

Conveniente es, asimismo, apreciar la concepción acerca del tema de la globalización de los medios, hecha por el sociólogo Marshall Mc Luhan en 1996 en la que advierte:

"... que nos estamos acercando rápidamente a la fase final de las extensiones del hombre... que es... la simulación tecnológica de la conciencia, por la cual los procesos creativos del conocimiento se extenderán colectiva y corporativamente

al conjunto de la sociedad humana, de un modo muy parecido a como ya hemos extendido nuestros sentidos y nervios con los diversos medios de comunicación...", p. 27.

Sin duda estamos frente a la manipulación de la información usada como un psico-social mundial.

Sobre el escenario internacional, nos afirma el almirante Anderson que hoy por hoy "los Estados Unidos de Norteamérica dominan la economía y la política mundial y que a pesar de su enorme poderío militar... solo el terrorismo lo reta".

Ahora bien respecto a la economía, los países están formando bloques que les permitan salvaguardar sus riquezas y el comercio de ellas, sin ser avasallados.

A nivel americano, se espera mucho del Acuerdo de Libre Comercio para América (ALCA) que bien manejado, esto es, con equidad entre los estados firmantes, podría atenuar la pobreza y lograr un mejor desarrollo en los países menos industrializados.

Se espera asimismo que el MERCOSUR y la Comunidad Andina de Naciones podría consolidar una unión sudamericana fuerte y clave de un formidable despegue de este subcontinente que con la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) se convertiría en un coloso económico y mantendría interesantes contactos comerciales a nivel macro. Lo que el disertante insinúa y pronostica como una posibilidad a considerar.

Tenemos otra arista interesante que vale la pena aquilatar, es la Organización Mundial del Comercio (OMC) a la que América Latina necesita tener acceso. Pero aquí enfrenta la competencia a los subsidios agrícolas que el primer mundo otorga a su producción nacional y que no nos permite negociar en igualdad de condiciones.

Respecto a ello, la semana pasada, el presidente del Brasil quien viajó a Europa, se entrevistó con el primer ministro inglés Tony Blair, para solicitar su intervención y tratar con la Unión Europea estos impases. De prosperar positivamente sus pedidos, el Perú podría acceder también en mejores condiciones al comercio europeo. No hay duda que estamos frente a un escenario de grandes bloques con el que es necesario interactuar.

En el último Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana realizado en Guayaquil, el año 2003, el Contralmirante García Valdivieso expuso una tesis interesante sobre "El Estado continente: poder marítimo y poder naval", tratando el tema de la integración de América Latina. Sostuvo que el sentimiento integracionista existe y que hacia él se movilizan todos los actuales intentos de

cooperación y unión, cualquiera sea su índole. Que independientemente de los motivos que han hecho factibles los diferentes tratados, el denominador común y la razón de los mismos es la integración continental, alcanzar la efectividad de un estado continente.

El almirante Anderson plantea la integración en este presente y su convicción prevé la necesidad de evitar rupturas y disentimientos futuros. Dentro de este sistema de aldea global movida por bloques integracionistas, existen áreas especiales que Marc Nouschi llama: "zonas grises" las que viven al margen de toda autoridad legal. Esta exclusión conduce a la marginalidad, la marginalidad a las desviaciones, a la delincuencia y a la rebelión... lo que hundido en la anarquía puede sustituir al estado", p. 417.

Estas conflictivas zonas, con las que convivimos "participan en el equilibrio de una economía mundial en vías de integración y se convierten en el precio que hay que pagar" por aquélla. Suena durísimo, pero la realidad de las llamadas "zonas grises" es un hecho, y se manifiestan en forma de: **lucha abierta** (Chiapas, ex Yugoslavia, Afganistán, Birmania, Camboya, Angola, Etiopía); **como terrorismo insurreccional o separatista** (Sendero Luminoso, ETA, Córcega, Indonesia, Sudán); **como estados bajo influencia de tráfico de drogas** (países andinos, Camboya, Turquía, Pakistán, Azerbaiyán, Uzbekistán); **como estados bajo influencia de la mafia o de blanqueo de dinero** (Bahamas, Gran Caimán, Chipre, Mónaco, mafias turca, china, japonesa, rusa); **como mafias integradas en el poder** (Italia, Rusia, Turquía). Nouschi, p. 420.

Estamos hablando pues de palabras y acciones mayores, de situaciones que se escapan de las manos a los gobiernos y por ende repercute en los bloques regionales y en la aldea global; hasta hoy nadie ha medido su impacto, no se ha podido controlar su accionar y no existe la posibilidad de su desaparición.

Respecto al Perú: presente y futuro.

Nuestro expositor manifiesta cierto desencanto ante las dificultades que nuestro país enfrenta para salir adelante. Basa esta situación en el bajo nivel de instrucción y de educación que se ha hecho congénito en el país.

El Perú tiene realidades culturales diversas, y no uso el término "naciones diversas", para evitar consideraciones políticas que se están dando en otros países. El Dr. Javier Pulgar Vidal habló de ocho regiones geográficas, para el caso de una regionalización técnica en nuestro país. Pero hizo notar que podía distinguirse unas 64 micro regiones y cada una de ellas con sus usos, costumbres y sus propios dialectos y/o lenguas. A esa diversidad de realidades no se ha amoldado la política educativa y sí su deficiencia e incompetencia.

No las ha confundido más, es porque esas poblaciones tienen una cultura y una rectitud de conciencia adquiridas en el diario vivir y en su convivencia comunitaria ancestral.

He aquí reflejada la preocupación del almirante Anderson en lo que a educación nacional y política educativa debemos enfrentar. La estrategia y los planes que hay que encarar son no sólo costosos, sino que, aun existiendo ellos, el tiempo y la complejidad que requieren para su ejecución, darán resultados a muy largo plazo.

La gobernabilidad del país es deficiente con una estructura política y burocrática defectuosas. Ya lo decía González Prada: "seguimos viviendo de ensayos, ensayos en la política, en la educación, en legislación y en estrategias". Hace más de 100 años éste era el pasado del Perú, sigue siendo su presente. De allí la preocupación de Anderson, quien exige la necesidad de lograr un acuerdo nacional cuyo plan de gobierno logre una estabilidad a futuro, en el que se contemple políticas económicas de largo alcance.

Si se manejara una correcta regionalización nacional. Si hubiera la voluntad de cambio.

Si se propiciara la educación, ciencia y tecnología probablemente podríamos acariciar un desarrollo que por una inercia casi endémica, vemos tan lejano y desesperanzador. Sin embargo, rubricamos una cita de García Montero (p. 336) quien sostiene: "no hay nadie fracasado... mientras no sepamos lo que hizo después de su fracaso. Si este hombre se cruza de brazos y pierde toda su voluntad y toda su iniciativa, si se arredra y teme salir nuevamente al mar libre porque su primera barca naufragó... entonces sí es fracasado, un inútil para siempre. Pero si su corazón está bien puesto, si su alma está bien templada, volverá, mientras viva, a la brega y a la lucha".

¡No existe el fracaso para el que nunca se declara vencido! ¡debemos insistir con este objetivo!

Sobre los recursos naturales y el medio ambiente, manifiesta su temor ante la continua explotación irracional de nuestros recursos, la contaminación no controlada de las aguas y el medio ambiente urbano y rural. En especial se refiere a la agricultura, actividad que debe mantener a las poblaciones bien alimentadas. Si ella está amenazada por la sobreexplotación y la pobreza de sus suelos, entonces está en peligro la salud mundial.

El calentamiento de la tierra es otra de las grandes advertencias que se cierne sobre nuestro planeta. Pero no menos delicada es la situación que la tierra,

recibe cada año "70 millones de nuevos seres, esta superpoblación humana sin control, no favorece la posibilidad de equilibrios del alimento y de la habitación razonables, así como el acceso a los servicios básicos" informe de la Unión Internacional y los Recursos Naturales (UICNRN).

En la última parte ¿a dónde vamos?

Es difícil ver un futuro promisorio en el ámbito internacional. En el caso del continente africano, los límites políticos demarcados en el siglo XIX por el imperialismo europeo han terminado por dividirlo más y enfrentar a los pueblos africanos en guerras fratricidas interminables. Por otro lado el gigante chino se acerca a competir de igual a igual con los Estados Unidos de Norteamérica, cuyo liderazgo se verá amenazado. Recuerdo al maestro el Dr. Emilio Castañón Pasquel, quien hace más de 50 años nos advertía: el peligro no es la Unión Soviética, el verdadero temor es el "peligro amarillo". Y de paso, solo para estar alertas, China quiere invertir 10 mil millones de dólares en Sudamérica. Cifra que destinaría para el mega puerto Miguel Grau en la bahía de Sama, en Tacna, mas en una zona industrial y en un tren de carga entre el litoral tacneño y el yacimiento de hierro Mutún, en Bolivia, el más grande del mundo, línea que terminaría conectándose con Brasil. Julio Alva C. presidente de la Región Tacna (Marzo 2006. Revista **Buen Vivir,** 14-15).

China, y cito a Francisco Sagasti, ex jefe de planeamiento estratégico del Banco Mundial (**Caretas,** 23 de febrero 2006, p. 72). "China tiene una mezcla extraña de autoritarismo político y de liberalismo económico... los norteamericanos venden cantidades astronómicas de bonos del tesoro a china... y ese dinero les permite seguir importando ingentes cantidades de productos chinos. Y se pregunta: ¿cuánto durará esta situación de destrucción mutua asegurada?"

La Unión Europea se verá superada en la segunda década de este siglo por China, quien lidera la Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN) y, supone Anderson que ésta procurará incrementar más las relaciones comerciales con otros bloques regionales.

En lo que respecta a Estados Unidos y a la Unión Europea, permítaseme compartir una inquietud en voz alta. ¡La inmigración incontenible que desde el tercer mundo se dirige hacia ambos territorios¡ ¿no es acaso semejante, guardando el tiempo y las circunstancias, que lo ocurrido con los desplazamientos de los pueblos bárbaros hacia el imperio romano? ¿Estaremos frente al principio del fin de otra era imperial?

Respecto a América Latina, ésta languidece por la ineficiencia de sus gobiernos que se ven colmatados por la corrupción, narcotráfico y terrorismo.

Gobiernos con ausencia de personalidad intelectual y que disfrazan sus carencias con una personalidad política demagógica.

El caso del Perú a futuro tiene posibilidades cada vez mejores con la Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), relación que le está permitiendo aumentar sus exportaciones no tradicionales y de materias primas. Pero en lo que el disertante siente frustración es en la posibilidad del aumento de la inversión extranjera directa. Tampoco ve un despegue en el turismo, la investigación y en la posibilidad a corto plazo de acabar con la subversión y el narcotráfico.

Un personaje de Shakespeare, conteniendo su frustración, espeta a su contendiente:

"Podrás arrebatarme mi bolsa, pero no me preocupa. Ese oro que pasajeramente estuvo en mis manos, antes fue de otro y mañana dejará de ser tuyo. Pero si me quitas mi buen nombre y dignidad, me robas algo que a tí no te enriquece y a mí me hace inmensamente pobre". ¿Seremos capaces los peruanos de defender esa dignidad que no hemos perdido?

Sobre la Marina de Guerra sostiene el almirante que ella siempre ha tenido una visión futurista y ha tratado de adaptarse al desarrollo tecnológico, con sus escuelas y centros de instrucción.

Creo que hubiera sido interesante e importante mencionar el desempeño de la marina fluvial y la mercante, pues de ellas podemos esperar un futuro promisorio en lo que al comercio regional y nacional se refiere, así como al impulso a la economía nacional que en otro tiempo se dio.

Aun cuando en la introducción nuestro expositor afirma que sobre el futuro "no solo es difícil profetizar, sino que es imposible predecir lo que ocurrirá" él se ha visto tentado a presentar algunas propuestas de lo que el futuro nos puede deparar.

No se trata cual Casandra, de tener el don de la profecía; ni como Nostradamus, el de vaticinar el futuro, casi como una adivinación. Anderson hace un recorrido del pasado y del presente y con esos elementos elabora las posibilidades futuras. No hablamos de simples coyunturas que deben ser encaradas, sino de estructuras de largo alcance que obligan a tomas de conciencia, en algunos casos, radicales e inmediatas.

El pasado no percibió los males, el presente no los sabe manejar, sólo nos queda la esperanza del futuro.

Y culmino con una sugerencia de Baset-Lowke que puede brindarnos un optimismo que tanto necesitamos y que estoy segura lo rubricaría el almirante Anderson, pues hila el pasado, presente y futuro, motivo de su disertación de esta noche.

"La humanidad fundó su vida en la habilidad de probarse a si misma digna de sus logros materiales. La inteligencia, la destreza y el poder de organización se han hecho ya bien visibles. Nada nos falta en el barco, excepto el timonel. Y nada puede llevarnos a buen puerto, excepto la clara visión, el buen propósito y la fe. Una enorme oportunidad acompañada de un riesgo inmenso, que es la condición de toda oportunidad, se abre desde este momento ante el hombre", p. 370.

En nombre de la directiva del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú doy la bienvenida al almirante Oscar Anderson Noriega como nuevo Miembro de Número.

*El terremoto de 1868, la reacción del Estado peruano y el rol de la Marina de Guerra**

LIZARDO SEINER LIZÁRRAGA

INTRODUCCIÓN

En 1863, Aurelio García y García, por aquel entonces teniente 1° de la Armada, publicaba en Lima una obra fundamental para el ordenamiento del conocimiento geográfico del país, su **Derrotero de la costa del Perú.** Entre los varios puertos para los que brinda una detallada descripción, destaca nítidamente en Arica la calidad de su fondeadero[1]. Años después, en 1870, el mismo García y García, ya con el grado de capitán de navío, sacaba a luz por la imprenta del Estado, la segunda edición de su **Derrotero,** entre otras causas, por encontrarse ya agotada la primera y porque consideraba necesario hacer conocer puertos recientemente abiertos al tráfico. Para los puertos tradicionales como El Callao, Iquique o Paita, las descripciones eran casi las mismas que las brindadas en 1863. También fue esencialmente la misma para Arica aun cuando insertó información adicional. Para la descripción del puerto en 1870, indicaba que: "... en pocas horas esta industriosa y floreciente ciudad desapareció del todo..."[2]

Descripciones tan distintas se explicaban por la ocurrencia de un evento devastador, único en la historia peruana de los últimos cuatro siglos, que dejó una larga secuela destructiva: el terremoto y maremoto que asoló gran parte del sur peruano en la tarde del jueves 13 de agosto de 1868 y cuyo centro se calcula estuvo ubicado cerca al floreciente puerto de Arica.

---

* Discurso leído en el acto académico celebrado el 3 de mayo de 2007.

La zona ya había sido afectada anteriormente por fenómenos semejantes. Medio siglo atrás, Robert Fitz Roy anotaba en su **Derrotero,** que el puerto de Arica "... ha sufrido mucho con las guerras civiles y también por el terremoto de 1833..."[3] ¿De cuándo data la primera destrucción del puerto? Arica era puerto principal de larga data, habilitado por el virrey Toledo en 1569. Poco tiempo después sobrevino la primera destrucción en 1604, seguida de otra en 1615, ambas producto de la devastadora acción conjunta de terremotos y maremotos. Y en cada ocasión, Arica se reconstruyó, pues gracias a las bondades de su fondeadero y a su posición estratégica en la costa suroccidental del Pacífico, fue durante el virreinato, la puerta de salida de la riqueza argentífera proveniente del Alto Perú y luego, a partir de la década de 1820, la principal puerta de salida para el comercio de la recientemente independizada Bolivia. Y no se crea que el evento de 1868 fue el último ocurrido en el siglo XIX. Cuando la ciudad caminaba firmemente por la senda de la reconstrucción, otro evento natural la volvía a golpear: el terremoto y maremoto de mayo de 1877, apenas dos años antes de estallar la Guerra del Pacífico[4]. Es decir en un periodo de 273 años, el puerto de Arica fue afectado por cuatro eventos destructivos, en cada ocasión, producto de la acción conjunta de terremotos y maremotos. Particular historia de un territorio que, en ese entonces, formaba parte del territorio nacional.

Sin embargo, no será la singularísima historia peruana de Arica la que demande mi atención esta noche. Es dentro del escenario brevemente esbozado en las líneas anteriores que he elegido como tema a desarrollar en esta ocasión, la repercusión del evento sísmico de 1868 sobre la sociedad peruana de entonces y muy especialmente, identificar la capacidad del Estado peruano para hacer frente a los efectos del evento. Y si hubo una institución que tuvo activísima participación en la organización de la respuesta oficial ante el evento y que, por añadidura, fue afectada por el mismo, esa institución fue la Marina de Guerra del Perú. Recuérdese que en todas las obras dedicadas a reseñar la historia institucional de la Marina, los autores reservaron siempre un acápite, generalmente breve, dedicado a informar sobre las manifestaciones alcanzadas por la catástrofe; ello lo hallamos en las obras clásicas de Melo[5], Vegas[6], Valdizán[7] y Romero[8]. Si tan dignos autores consideraron pertinente informar y comentar sobre el evento creemos que ello resulta suficientemente indicativo como para dedicar algunas reflexiones dirigidas a una dilucidación mayor de aquella coyuntura.

1. EL EVENTO DE 1868

Cuando apenas se iniciaba el mes de agosto de 1868, el Perú vivía la expectativa de contar con un nuevo mandatario. Instalado el Congreso el 28 de

julio de ese año, y tras emprender la calificación de las actas electorales, procedió éste a proclamar a los elegidos: como presidente el coronel José Balta, como primer vicepresidente, el también coronel Mariano Herencia Cevallos mientras que Francisco Diez Canseco asumiría la segunda vicepresidencia. De esta manera, el gobierno se instaló solemnemente el 2 de agosto de 1868, asumiendo así Balta el mando supremo de la Nación[9]. La organización de su gabinete fue inmediata, nombrando a los titulares de cada una de las cinco carteras que conformaban el Poder Ejecutivo de entonces. Al frente del gabinete colocó como Primer Ministro encargado del Ministerio de Gobierno a Pedro Gálvez; en Guerra y Marina a su hermano Juan Francisco Balta; José Antonio Barrenechea iría a Relaciones Exteriores, mientras que en la estratégica cartera de Hacienda colocaba al respetable Francisco García Calderón[10]. Finalmente encomendaría el despacho de Justicia y Beneficencia a Luciano Benjamín Cisneros –joven abogado de apenas 32 años de edad– quien andando el tiempo se convertiría en el abogado defensor de Miguel Grau en el juicio que tuvo que afrontar junto a otros compañeros por su negativa a aceptar mando extranjero en su institución[11]. Fueron estos hombres, a quienes el destino tenía reservada una actuación importante frente a los eventos de agosto de 1868.

Apenas once días después de haberse instalado el nuevo gobierno, un evento sísmico nunca antes visto en su intensidad reducía a escombros los tres departamentos que formaban el sur del Perú de aquel entonces: Ica –entonces Provincia Litoral–, Arequipa y Moquegua[12]. Varias ciudades importantes como Ica, Arequipa, Moquegua y Tacna, al igual que otros dinámicos puertos peruanos como Iquique o Arica, sufrieron el extraordinario embate de la naturaleza. Un testimonio grafica de modo diáfano la sensación experimentada en semejante trance:

> "... Recién pasaban las fiestas de inauguración del gobierno y éste comenzaba a contraer su atención al estudio de los asuntos públicos, cuando vino a perturbarlo una grave e inesperada calamidad: el terremoto y ruina de las ciudades del sur, ocurrido el memorable día 13 de agosto..."[13]

Las descripciones del evento son abundantes y muy confiables. José Toribio Polo ofrece un cuadro sintético de la catástrofe:

> "... A las 4 y veintitantos minutos de la tarde se sintió un recio temblor en Arequipa, con movimiento oscilatorio de E. a O. y ruido considerable. Momentos después hubo otra conmoción mayor y estrépito. El cielo se oscureció, oíanse detonaciones espantosas y el ruido que al caer hacían los edificios; el sacudimiento continuaba, variando la dirección, siendo

a veces oscilatorio y otras trepidatorio. Antes de los seis minutos cesó la concusión y comenzó a disiparse la densa nube de polvo. Cayeron los portales de la plaza de la ciudad, todas las torres de las iglesias, excepto la de Santa Catalina, el templo de San Agustín, los altos del Colegio de la "Independencia Americana", etc..."[14]

El mismo día, el editorial de su principal diario, **La Bolsa**, resumía el ambiente que se vivía en la ciudad "... después de la más tremenda de las pruebas que han tenido que pasar los habitantes todos de Arequipa, nada tendríamos que decir porque cada individuo tiene escrita en su corazón la historia de esa nefasta tarde..."[15] El saldo del terremoto fue desastroso en todo el departamento: 17,978 viviendas destruidas y cerca de 3000 personas fallecidas. La pérdida de edificios públicos y privados ascendía, de acuerdo a los primeros estimados, a 120 millones de dólares[16].

Moquegua padeció efecto similar; en comunicación dirigida al prefecto del departamento que radicaba en Tacna, el subprefecto indicaba que la ciudad se hallaba en escombros[17]. La misma ciudad de Tacna, próspero centro comercial del sur peruano, enfrentó un efecto impactante pero menor a las otras dos urbes. Hacia Arequipa fueron confluyendo las comunicaciones de los pueblos más apartados, también afectados y deseosos de recibir pronta ayuda.

Si los efectos del terremoto en tierra fueron devastadores, la acción del maremoto que sobrevino luego fue impactante. Un testimonio de primera mano proviene del segundo comandante de la corbeta "América", Carlos Ferreyros, escrito el 16 de agosto, apenas 3 días después del desastre, aún impresionado por la aterradora experiencia vivida. Llama la atención el comportamiento extraño mostrado por el mar, en particular "... las corrientes de Sur a Norte [que] se sucedían con tanta frecuencia y sus cambios eran tan rápidos que era imposible enviar embarcaciones..."[18]

El área marítima afectada en el Perú llegó hasta Samanco, aunque García y García refiere haberse detectado efectos hasta Pacasmayo[19]. Varios puertos del sur de la República fueron devastados: Arica, Islay e Iquique fueron sucesivamente afectados por el movimiento del mar en diferentes grados. De lejos, el punto de mayor devastación se produjo en Arica, donde los científicos estiman haberse hallado el epicentro[20]. Siete fueron las embarcaciones que estaban al ancla en dicho puerto. Aparte de la corbeta "América" y de la fragata mercante peruana "Eduardo" de 630 toneladas, se encontraban dos unidades de la escuadra norteamericana del Pacífico Sur, la cañonera de ruedas "Wateree" –de fondos chatos y con timones a proa y popa– y el buque almacén "Fredonia". A ellos



Arica después del terremoto de 1868.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima).

sumábanse tres buques mercantes de bandera extranjera: la larga barca inglesa "Chañarcillo", el "Rosa Rivera" de pabellón norteamericano y el "Donrregalon"[21].

De la devastación producida en el sur no quedan solamente las decenas de vívidos dramáticos testimonios escritos de los sobrevivientes o de aquellos que arribaron a la zona en los días subsiguientes. También han llegado hasta la actualidad las numerosas vistas plasmadas en las valiosas fotografías tomadas en los meses siguientes donde se revela aún más la magnitud del desastre. Inapreciable en su valor es, por ejemplo, la serie de nueve vistas captadas por el fotógrafo anónimo a bordo del buque inglés "Topaze", mientras realizaba un viaje por el Pacífico. La nitidez de las vistas es de altísima calidad y muy superior a las tradicionalmente disponibles. En ellas, de Arica y Arequipa se muestra la extensión de las ruinas y sólo un análisis detallado revelará pormenores sobre el comportamiento estructural de ciertos edificios.

Durante el terremoto y maremoto, varios marinos cumplieron eficientemente sus labores, informando de inmediato sobre tan fatales efectos. El capitán de puerto asignado a los embarcaderos de las Islas Chincha, Guillermo Black, informaba que

> "... A consecuencia del siniestro ocurrido en el muelle la noche del 13 del actual, el único bote que tenía para su servicio esta Capitanía se ha destrozado completamente por haberse encontrado izado en sus pescantes la noche a que me refiero..."[22]

Similar fue la información proporcionada por el capitán de puerto de Huacho, localidad también severamente afectada.

> "... y si así mismo sabe, como todo el vecindario, que en la noche del 13 de agosto hubo un inusitado crecimiento en el mar que cubrió el muelle y destrozó el bote colgado en los pescantes en uno de los cuales quedó únicamente con el aparejo parte de la popa que permanecía colgada allí hasta algunos días después..."[23]

Si los efectos sobre la costa peruana fueron cuantiosos, también es bueno destacar el área de ocurrencia sísmica dentro de la cuenca circum-pacífica. Se cuentan con registros pormenorizados sobre los efectos en la Islas Sandwich, (Hawaii) y Australia[24].

Las comunicaciones **sobre los sucesos del sur** llegaron a Lima al cabo de dos días. Los diarios principales, a través de sus corresponsales, informaban sobre lo ocurrido. El presidente Balta organizó la respuesta desde un primer momento, delegando en varios ministros la responsabilidad de atender a los

damnificados. Fue Luciano Benjamín Cisneros, ministro de Justicia y Beneficencia, en quien recayó la misión de viajar al sur y apersonarse directamente en el escenario del desastre.

Al cabo de un año, las cosas se habían aquietado, aun cuando no la tierra, que todavía temblaba en ciertos parajes. En su primer mensaje dirigido al Congreso en julio de 1869, el Presidente enfatizaba las capacidades del país de afrontar tamaña catástrofe. Decía Balta en aquella ocasión:

> "... la Providencia ha querido sujetarnos a pruebas inauditas, de aquellas que sólo aparecen después de siglos para dejar tremendas lecciones a la humanidad: la epidemia y la catástrofe del 13 de agosto. Resignados y sin perder la esperanza hemos soportado la prueba y cuando todos los esfuerzos de un Gobierno, recién establecido y falto de medios, apenas bastaban para bosquejar los cimientos de una administración sólida [...] **entonces el deber vital de la caridad tuvo que sobreponerse a todo**, y salvar a nuestros hermanos fue el pensamiento absorbente, ante el que todo debió quedar pálido e inerte. Nada se omitió, esfuerzos ni sacrificios, por consolar y reparar esas calamidades supremas [...] y en cuanto los medios de que pueda disponer me lo permitan, los trabajos para las obras de reparación continuarán sin descanso [...] **Vosotros, señores, habéis generosamente excitado el inagotable tesoro de la caridad pública**, dando el noble ejemplo de una autorización que permitiera ocurrir a las desgracias sin demora..."[25]

¿Cabe considerar el evento sísmico de 1868 como el de mayor intensidad en la historia del Perú? Aun cuando Sieberg, sismólogo alemán y uno de los primeros científicos en estudiar la sismicidad histórica peruana, le asignaba a dicho evento el grado XI en la escala de Mercalli[26], semejante al que se le atribuye a los eventos de 1604 y 1784, entendía haberse alcanzado un mayor radio de alcance pues llegaba a los 1300 kilómetros, a diferencia de los 1000 kms. que alcanzaron los otros dos. Para Sieberg, el terremoto de 1868 era, como la mayor parte de sismos ocurridos en el Perú, un sismo de dislocación, entendido como un evento ligado estrictamente a causas orogénicas, es decir tectónicas. Inclusive, dicho caso servía para fundamentar la presencia de un movimiento de epicentros pues el fenómeno del sur fue el preludio de los devastadores eventos ocurridos en Quito el día 16 y en ciertas zonas del centro de Bolivia el día 19[27].

En 1951, Jorge Broggi, pionero de los estudios sísmicos en el Perú, también estimó el terremoto de 1868 como grado XI en la escala de Mercalli y con el mismo radio de alcance atribuido por Sieberg: 1300 kms[28]. En los años siguientes, el mejoramiento de las escalas sismológicas y el conocimiento más exhaustivo

que se iba alcanzando en el conocimiento de la tectónica del país, llevó a que el más dilecto alumno de Broggi, Enrique Silgado, aún manteniendo la estimación de la intensidad en el grado XI de la escala de Mercalli tal como lo habían establecido sus antecesores, dio un paso adelante estableciendo un nuevo parámetro, una escala de magnitud hecha sobre la base de la escala de magnitud de Richter, pero adaptada al Perú. No debe olvidarse el hecho de que mientras la intensidad es un parámetro establecido en base a los efectos del sismo sobre las construcciones y sobre el terreno, la magnitud es el parámetro que registra la emisión de energía durante un evento, midiéndosela a través del empleo de un instrumental idóneo. Así, de esta manera, reuniendo una serie de variables, Silgado estimó en 8.6 la magnitud alcanzada, lo que la convertía en la más alta alcanzada en el Perú en los últimos cuatro siglos[29].

El evento de 1868 no sólo llamó la atención de los científicos en el siglo XX. Con mayor razón, los contemporáneos, aquellos que padecieron sus efectos, trataron de establecer posibles causas para tan grave fenómeno. Antonio Raimondi, quien a la sazón se hallaba en Lambayeque el día del sismo y en consecuencia no pudo haberlo sentido directamente, pues su radio de alcance no superó el departamento de Ancash, planteaba la posible asociación entre el evento y una elevación súbita y extraña de la presión atmosférica. Para un espíritu tan observador como el suyo, no pasó desapercibido el cambio de clima ocurrido en el pueblo de Lambayeque entre el día de su salida a mediados de junio de 1868 y su llegada, después de un largo viaje por la sierra de Cajamarca, a comienzos de agosto del mismo año. Se experimentaba por esos días, según Raimondi, una sensación de frío tanto en las mañanas como al caer la tarde; observó, igualmente, un indicio interesante, a saber, el notable ascenso de la presión atmosférica entre los días 10 y 13 de agosto, 4 mm. más que de costumbre según lo registrado por su barómetro. Para Raimondi resultaba sorprendente la relación que observó entre el ascenso de la presión atmosférica, entre el 10 y 13 de agosto de 1868, y el terremoto que experimentó la costa sur peruana, justamente el día 13 de ese mes. Afirmaba:

> "... si alguna relación existe, como lo creo, entre el aumento de la presión barométrica y el destructor fenómeno que acaeció en el sur de la república, el mismo dia que el barómetro señalaba en Lambayeque el máximum de presión, podrá decirse que el gran terremoto venía preparándose desde algunos días antes, puesto que, como he dicho, la presión atmosférica empezó a aumentar desde el día 10 y llegó a su máximum el 13, que es el mismo día del temblor..."[30]

¿Correlación efectiva de fenómenos, deficiencia instrumental o mera casualidad? Desconocemos si la moderna ciencia sismológica establece relaciones

entre ambos fenómenos aunque creemos que descartaría tal asociación por tratarse de acontecimientos que muestran procesos de diferente naturaleza y origen[31].

Sin embargo, fueron dos profesores vinculados a la Facultad de Ciencias de la Universidad de San Marcos los que ofrecieron la primera explicación científica del hecho. Para José Sebastián Barranca y Martín Dulanto, el terremoto era efecto de la relación entre el núcleo central de la tierra y la corteza que lo envuelve[32], en cierta medida, un resabio de la antigua teoría del "fuego central".

Creemos que el panorama de explicaciones destinadas a entender el fenómeno se completa con las hipótesis de Teófilo Fioretti, ingeniero del Estado y quien se hallaba en Arequipa al momento del desastre. En su opinión, y siguiendo las teorías de Offern, los sismos eran el resultado de tormentas eléctricas que se desataban en el interior de la tierra, impactando sobre depósitos combustibles que al estallar provocaban los sismos[33]. A pesar de haber puesto en debate las hipótesis que los científicos peruanos manejaban sobre causalidad sísmica, el tema aún sigue abierto pues falta indagar en las respuestas que ofrecieron otras instituciones en las cuales se cultivaba la ciencia, a saber, el Colegio Militar y el Seminario de Santo Toribio.

2. LA REACCIÓN ANTE EL EVENTO SÍSMICO

Recordábamos momentos atrás cómo arribó a Lima la dramática noticia del desastre del sur. Y es en el contexto de la reacción del Estado que queremos indagar las características que mostró el comportamiento institucional de la Marina y es de donde se desprende la pregunta esencial: ¿Qué rol le cupo cumplir a la Marina en tan difícil coyuntura? No sólo se centró en la Marina la función de despachar hacia el sur los productos necesitados por los damnificados sino que el terremoto afectó directamente la composición de la flota, pues implicó la lamentable pérdida de la corbeta "América". En las líneas siguientes queremos precisar tres órdenes de cosas: primero, identificar la capacidad de reacción del Estado peruano ante el desastre; segundo, establecer la participación institucional de la Marina y en última instancia, analizar con precisión su actuación frente a la pérdida de la corbeta "América". Ello es necesario, pues debe tenerse en cuenta que en la actualidad aún subsisten errores historiográficos, bien sobre el nombre exacto del comandante de la nave al momento del desastre[34] o la identificación de aquellas embarcaciones que emprendieron loables acciones humanitarias en pro de la atención inmediata de las víctimas[35].

Producido el terremoto, la reacción del Estado fue inmediata. A nivel local, los prefectos de los departamentos de Arequipa y Moquegua se convirtieron en el eje de las informaciones provenientes de cada una de las zonas afectadas. Francisco

Chocano, prefecto de Arequipa, en comunicación del 16 de agosto, informaba al ministro de gobierno que: "... todos los templos han caído y hasta este momento que son las diez de la mañana no cesa el movimiento..."[36]

Si bien una función esencial del prefecto era el mantenimiento del orden interno, las dimensiones del desastre obligaban no sólo a informar al ministro sobre lo ocurrido sino solicitar ayuda inmediata y luego canalizarla a fin de paliar las necesidades de los sobrevivientes y cubrir aquellas propias de la administración prefectural. Apenas dos días después de ocurrido el fenómeno y aún impactado por el comportamiento destructivo del sismo, evento de proporciones nunca antes vistas, el Ayuntamiento de la ciudad informaba que la caída de edificios había traído aparejada la obstrucción de: "... la acequia por donde se conduce el agua potable en el filtro, del que se reparte el agua en las pilas de esta ciudad..."[37]

Desde las provincias serranas, los subprefectos ofrecían imágenes desoladoras del estado en que habían quedado los pueblos. Paralelamente, y desde la costa, otros funcionarios contribuían con sus informes a delinear una imagen más completa del escenario. Aquí, no sólo el terremoto sino un violento maremoto había afectado en diversa medida todo el litoral comprendido en los tres departamentos; funcionarios como el subprefecto de Islay, remitía noticias impactantes. De los más impresionantes es el testimonio del alcalde de la provincia de La Unión, que informa sobre la magnitud del daño acaecido en su ciudad[38]. En la configuración de esta imagen inicial de los efectos de un fenómeno tan distinto a lo conocido, varios oficiales navales ofrecieron su testimonio en su condición de capitanes de puerto.

Desde la administración central, los poderes principales del Estado tomaron las providencias necesarias. Tanto el Ejecutivo como el Congreso de la República acordaron enviar de inmediato ayuda a la zona afectada.

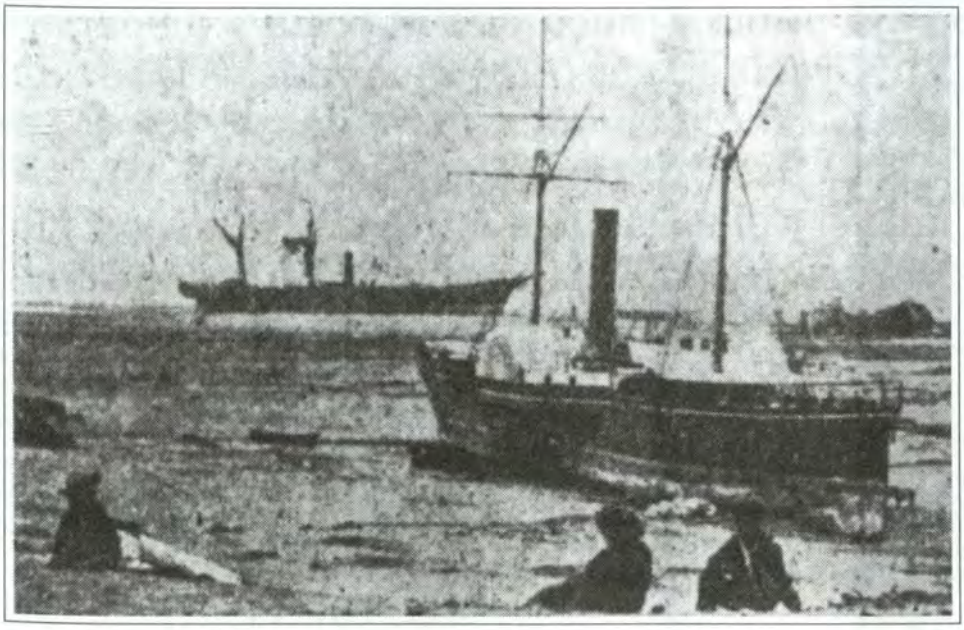
También desde Lima partió ayuda complementaria. No puede soslayarse la reacción mostrada por los organismos de beneficencia establecidos en la capital. Humanitaria labor le cupo desempeñar a la dignísima Sociedad de Beneficencia Pública de Lima, institución que bajo la acertada dirección de don Manuel Pardo, organizó la ayuda con prontitud. La labor no se centró únicamente en el envío de dinero sino que se abocó al hallazgo de huérfanos menores de ocho años en Arequipa. Poco conocido capítulo en la vida institucional de la Beneficencia fue el esfuerzo sostenido que durante dos meses, asumieron con responsabilidad los socios Lino de la Barrera y Ramón Azcárate. Corolario de sus esfuerzos fue la conducción de 55 niños hacia Lima, anónimos afectados del desastre, a fin de ser atendidos en sus urgencias más inmediatas. Pardo señala en su memoria de gestión al frente de

la Beneficencia que recibió una erogación de 20,000 pesos para construir salas destinadas al albergue de los huérfanos del sur[39].

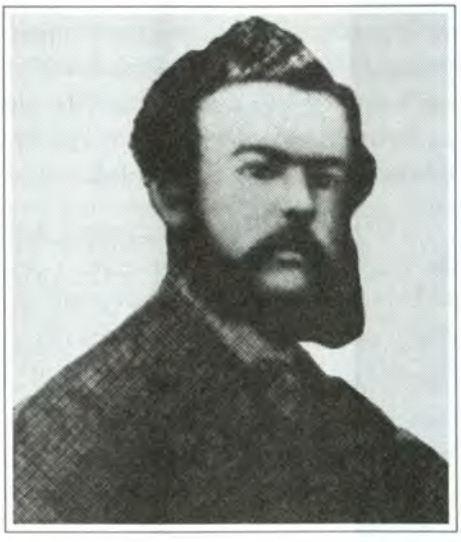
Queremos resumir la acción desplegada a favor de las víctimas con la feliz expresión usada por el comandante Valdizán Gamio para graficar el grado alcanzado por la ayuda nacional y del exterior: inmediata, amplia y efectiva. Veamos los ejemplos. En los días siguientes llegó ayuda para Arica desde Tacna. El buque "Kearsarge", recientemente incorporado a la Escuadra norteamericana del Pacífico Sur, llegó desde Chile el 19 de agosto conduciendo provisiones. Así sumaba sus esfuerzos al del "Powhattan", nave insignia del contralmirante Thomas Turner, la que llegó del Callao a Arica llevando médicos, medicinas e instrumental quirúrgico. No soslayemos el hecho de que antes de ello, los oficiales del "Wateree", reunieron en las ruinas del puerto de Arica, la tripulación de su buque, formando una fuerza de vigilancia y control frente a los ladrones y bandoleros que querían aprovechar el desastre. La cooperación norteamericana fue estimulada por Alvin P. Hoovey, representante en el Perú, hecho que fue entendido por parte del presidente Balta[40] como un muy valioso gesto. La ayuda provino de varios frentes. Incluso vino ayuda desde Chile, específicamente desde Caldera a bordo del buque norteamericano "Rirschit", y desde Cobija a bordo de la "Covadonga" víveres enviados por el cónsul del Perú en ese puerto[41].

Dentro de tan agitado y febril estado de cosas, el Ejecutivo demandó la participación de la Marina. La institución, tanto en la movilización del personal como en la de algunas unidades de superficie, cumplió con celeridad el encargo. Aun cuando las informaciones sobre el desastre llegaron rápidamente a la capital, la Marina requería informarse de modo confiable y tal es el tenor de la comunicación que cursa José María Silva Rodríguez, Comandante General de Marina, al ministro del ramo, con fecha 19 de agosto. Decía Silva: "... Bajo la impresión del más profundo dolor, acompaño a Ud., los partes que han remitido a esta Comandancia General, el segundo comandante de la corbeta "América", Carlos Ferreyros y el capitán de corbeta y de Puerto de Islay, Ricardo Pimentel, contraídos a significar detalladamente los estragos que causó el temblor de tierra el 13 del que cursa y en su consecuencia los movimientos del mar..."[42]

En la citada comunicación, Ferreyros colocaba a la cabeza: "Ruinas de Arica, 22 de agosto de 1868". Después de informar que la poca tripulación sobreviviente se hallaba acampada cerca al barco varado, cumple la esmerada labor de cuidar las partes útiles de aquel. Los heridos se van recuperando gracias a los cuidados de los doctores de la "Wateree". El hallazgo del cadáver del valeroso comandante Reyes, a quien se le dio sepultura, debió significar otro doloroso momento, creando expectativa sobre el hallazgo de los cuerpos de los demás oficiales que aún



Nuestra corbeta "América" y el "U.S.S. Wateree" varados
por el maremoto del 13 de agosto de 1868.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima).



Capitán de corbeta
Mariano Jurado de los Reyes
quien como comandante de la corbeta
"América" y no obstante el estado de la mar
durante el terremoto de Arica, volvió a su
buque, muriendo mientras trataba de salvarlo.
(Archivo fotográfico del Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos del Perú, Lima).

permanecían desaparecidos. Cuenta Ferreyros hallarse a la espera de algún buque de guerra a fin de depositar lo que se pueda salvar del buque y solicitaba "... mande un oficial para que se encargue de todo pues yo y todos los de mi mando estamos sumamente maltratados...". Su incertidumbre sobre la magnitud del fenómeno era muy profunda pues llega a decir "... Todos hacemos votos para que esta gran calamidad no haya caído sobre Lima y el Callao..."[43]

Creemos que la acción de la Marina ante los acontecimientos de agosto de 1868, se puede resumir en dos ámbitos. En primera instancia, el valioso traslado de ayuda material a la zona del desastre; en segundo, el apoyo logístico en la reparación de naves mercantes nacionales y extranjeras. De lo primero que da cuenta en la comunicación del Comandante General al proveedor de la Armada para que entregue al contador de la corbeta "Unión": "... para que lleve a su bordo 500 sacos de arroz, otros tantos de galleta, 50 quintales de azúcar, 200 libras de te común, 50 quintales de manteca y 12 piedras de sal..."[44] Al día siguiente se sumaron: "... por cuenta del Gobierno, para embarcar a los puertos del Sur, 500 piezas de lona, 4500 libras de hilo y 24 docenas de agujas juaneteras..."[45]

Días antes, por comunicación del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de la Marina, ordena se ponga inmediatamente a disposición el vapor "Mayro" a fin de conducir ayuda al sur. La misma función le cupo desempeñar al transporte "Tumbes". Los buques conduciendo ayuda al sur no fueron sólo los de la Armada; importante fue la contribución de la Compañía Inglesa de Vapores en los sucesos poniendo a disposición del traslado de víveres sus buques "Inca" y "Supe"[46]. En las siguientes semanas se tenía ya registro puntual de los barcos que enrumbaron cumpliendo labor humanitaria.

El "Meteoro" y el vapor "Mayro" de la Armada Nacional, "Powhatan", norteamericano; la "Lamotte-Picquet", francés y el ya mencionado "Supe" de la Compañía Inglesa de la Nacional[47]. Tantos barcos, muchos arribando al sur y vueltos al Callao a embarcar más ayuda dan cuenta de las semanas febriles que se vivieron tras el terremoto. Era evidente que la situación desesperada de los sobrevivientes exigía celeridad.

Del segundo ámbito destaca la atención ofrecida por el astillero del Callao a las naves mercantes afectadas por el maremoto. Éste fue el caso de varias embarcaciones que se hallaban en las inmediaciones de las Islas Chincha, listas a embarcar guano; las autoridades navales ordenaron que se dirigieran de inmediato al Callao, donde fueron prontamente atendidas y reparadas[48].

Dentro de este panorama signado por tan eficaz despliegue administrativo, las autoridades navales no podían soslayar medida alguna para conocer *in situ* la situación en la que se hallaba la corbeta "América", surta en el puerto de Arica el

mismo día del desastre. Pero de los pormenores, daremos cuenta en el siguiente y último acápite

3. LA ODISEA DE LA CORBETA "AMÉRICA"

Aún está por hacerse la historia exhaustiva de la corbeta "América". Fue, lamentablemente, nave de corta vida, pues surcó los mares apenas durante tres y medio años, contados desde su zarpe desde Plymouth en febrero de 1865 hasta su naufragio en Arica en agosto de 1868. En su viaje inaugural al Perú, comandada por el capitán de corbeta Juan Pardo de Zela, vino acompañada de su buque gemelo, la corbeta "Unión", comandada por el teniente 1° Miguel Grau. La "América" no fue nave de menor importancia; era uno de los cuatro buques comprados por el Perú en Europa en el contexto del necesario y pronto fortalecimiento de la defensa naval del país en la inminencia del conflicto con España. Buques que luego veremos aparecer en los anales de la historia naval como la "Independencia", el "Huáscar", la "Unión" y la "América". No es ésta ocasión para hacer la evocación de los avatares múltiples que tuvieron que sortearse para finiquitar la compra de tales buques, en particular los dos últimos, originalmente mandados a construir por encargo del ejército confederado del sur en el contexto de la Guerra de Secesión norteamericana. Inclusive debe recordarse que los nombres originales con las que fueron bautizadas las corbetas gemelas fueron "Shangay" y "San Francisco", futuras "Unión" y "América"[49]. Plumas mejor dotadas lo han hecho anteriormente. Simplemente remito al interesado a revisar las obras de los comandantes Vegas y Romero, los antiguos aportes de Jacinto López, Enrique González Dittoni o el más reciente del comandante Rodriguez Asti[50] ampliando la clase de buque a la que pertenecieron ambas corbetas.

¿Por qué se hallaba la corbeta "América" en Arica ese infausto día de 1868? Durante ese año, la corbeta había llevado a cabo una serie de misiones a lo largo de la costa, al interior de un agitado contexto político, causado por las rebeliones que estallaban en el país en contra del presidente Mariano Ignacio Prado. A comienzos de marzo, la "América" zarpaba del Callao rumbo a Pimentel conduciendo al Batallón Tarapacá a órdenes del coronel Tomás Gutiérrez, fuerza al parecer disuasiva que se hallaba de retorno prontamente en el Callao el 16 de ese mes. El 18 de abril hallamos a la corbeta en Paita, después de haber navegado a lo largo del litoral norte, tocando en cada uno de los puertos principales de la costa norte, conduciendo al coronel José Balta, quien se apersonaba a ellos a fin de verificar si las elecciones presidenciales se habían practicado adecuadamente. De regreso al Callao a inicios de mayo, su comandante, el capitán de corbeta Mariano Reyes Saavedra, quien lo era desde comienzos de ese año, detecta problemas en la nave, especialmente en su condensador, máquina incapaz de ofrecer

el agua potable necesaria para uso de la tripulación, poniendo así en riesgo la salud de ésta. Además, la base de los tanques de almacenamiento de agua se hallaba en tan mal estado que su capacidad apenas alcanzaba para cubrir las necesidades de seis días. Incluso en el viaje de regreso desde el norte, la temida fiebre amarilla, la pesadilla que había brotado en el país desde febrero de ese año, había cobrado dos víctimas entre la tripulación.

Mayo y junio fueron meses de evaluaciones sobre las condiciones de navegación, en particular ante el encargo de una nueva comisión. Reyes consideraba que ésta podría no llevarse exitosamente a cabo ya que "... ante el hecho de salir en comisión al sur y antes de recibir las órdenes oficiales al efecto es deber informar que el buque necesita una seria e inmediata reparación pues su maniobra de babor está casi inservible, su jarcia firme en malísimo estado en la parte que tiene de cáñamo y las cubiertas destruidas en la parte de la artillería..."[51] En opinión de Reyes y teniendo en consideración que reclamos anteriores del mismo tenor no habían tenido acogida alguna, decía que "... todos los reparos entonces necesarios hoy son indispensables..." Sin embargo, José María Silva Rodríguez, Mayor de Órdenes del Departamento, tras practicar una visita al barco el 10 de junio, elevaba un informe a Antonio de la Haza, Comandante General de Marina, precisando que debían hacerse

> "... algunas reparaciones al escobén del costado de estribor y otros [...] Puede hacer viaje llenando sus carboneras y embarcar dos meses de víveres. Sobre la cubierta afectada por roce de la cureña no puede emprenderse trabajo alguno hasta que no se carene el buque de un modo general [...] El Inspector de Máquinas indica que el de la "América" se encuentra en el mejor estado..."[52].

Fue aquella la última entrada de la corbeta al dique del Callao, pues a los pocos días partiría en misión rumbo al sur. Sus instrucciones, directamente proporcionadas por el Ministro de Guerra y Marina eran tres: zarpar a Islay tomando a bordo oficiales y tropa de la compañía de artillería acantonada allí; embarcados todos, debían dirigirse rumbo a Arica donde Reyes las pondrá a disposición del Comandante General de las baterías del puerto, Manuel Erausquin. Finalmente debería oficiar desde Arica al Prefecto, general Nicolás Freire, poniéndose a su disposición y enviándole los pliegos que conducía. Finalmente, las instrucciones indicaban que debía permanecer allí hasta recibir orden de dicho general para su regreso al Callao, donde vendrá directamente.

La "América" arribó a Arica el 27 de junio tras 62 horas de navegación. La última comunicación hecha desde la corbeta, recibida en la Comandancia General del Callao, corresponde al 1 de julio de 1868. En ella, su comandante informa

haberse realizado la misión con todo éxito, con una corta parada de cuatro horas en Islay. Agregaba Reyes que disponía de inmediato la limpieza de los tubos de las calderas además de algunas piezas de la máquina que requerían limpiarse y pintarse, trabajo que estaría concluido en 8 días. Después de ello, desconocemos cualquier ocurrencia habida en el buque por las siguientes semanas, si bien la única escasa información proviene de las identidades de los tripulantes consignados en la lista de revista de comisario practicada puntualmente el 13 de julio. Paradójicamente, la última de las mismas, fue la practicada el mismísimo 13 de agosto de 1868, el día del desastre, documento que hemos tenido entre manos, y en el que se cuentan 164 individuos embarcados. Llama la atención que a diferencia de cada una de las listas confeccionadas en los meses anteriores, la de agosto aparece con el visto bueno del segundo comandante Carlos Ferreyros. Fue en ese estado de cosas que sobrevino el desastre reseñado, provocado por el devastador maremoto.

Si el desplazamiento de la "América" nos es conocido a grandes rasgos durante el transcurso de 1868, nos es menos conocida la historia de la tripulación de la corbeta, la de aquellos 164 tripulantes que enfrentaron el maremoto de 1868, que arrojó como saldo trágico la muerte de 34 de ellos. Se contaron antes del desastre, 8 oficiales de guerra, 1 teniente de infantería, 4 guardiamarinas, 4 Oficiales Mayores, 14 Oficiales de Mar, 22 artilleros entre los de preferencia y ordinarios, 30 marineros, 21 grumetes, 5 pajes, 4 maquinistas, 25 entre fogoneros y carboneros, 12 miembros de la guarnición y 14 soldados[53].

Varios nombres están asociados a las peripecias de la "América". A la cabeza de la lista, su comandante, capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes, seguido del segundo comandante Carlos Ferreyros, sobreviviente de la tragedia y quien compuso el primer y dramático recuento de aquellos momentos vividos durante el maremoto.

Meritoria fue la actuación de los oficiales Diego Ferré y Armando Larrea, quienes permanecieron varias semanas en Arica tras el maremoto, cuidando la nave de los desmanes perpetrados por grupos de saqueadores de los alrededores. Continúa la lista con los náufragos que fueron llegando a Lima, bien a pedir su baja o solicitar su reasignación a nuevas dependencias navales. El testimonio de Honorato Tizón, oficial en servicio a bordo del vapor "Meteoro", y a la sazón Jefe de Detall, indicaba que "... Al ancla [...] en Islay se pasó revista de Comisario a la marinería y guarnición pertenecientes a la dotación de la "América"...", quienes se hallaban en tránsito rumbo al Callao. El documento se hallaba refrendado por el administrador de la Aduana General de Islay, Mariano J. de los Reyes[54].

Y cierra la lista, y sólo por un simple orden cronológico, el nombre de un oficial que a pesar de no haber estado en el momento del infortunio se preocupó

de cuidar con abnegación la nave por largo tiempo mientras estuvo varada: el comandante Marquina. Por orden del Ministerio, la Comandancia General disponia que el capitán de corbeta José Manuel Marquina se aliste de inmediato para marchar a Arica a hacerse cargo de la corbeta varada[55], debiendo acompañarlo en su misión dos oficiales subalternos, el también capitán de corbeta José Antonio Ugarte y el alférez de fragata Manuel Valderrama, pertenecientes a la dotación del buque "Loa"[56].

Marquina arribó al puerto el 8 de setiembre encontrando un cuadro desolador. Al ya no hallarse el segundo comandante Ferreyros –quien ya había partido con destino a Lima– recibió el mando del alférez Larrea, a la cabeza de un reducido grupo de veinte hombres, parte de los sobrevivientes que aún quedaban a cuidado de los restos de la nave. Junto a Larrea también se hallaba Diego Ferré, a la sazón alférez de fragata, los guardiamarinas Chamorro y Rojas, 3 soldados de la guarnición y 13 de la marinería[57]. Inmediatamente, Marquina procedió a delegar en el oficial Larrea, la organización de la lista de revista de comisario, documento valioso para identificar a una parte de los sobrevivientes. La primera en la que aparece su firma dándole el visto bueno al procedimiento lleva por encabezado: "Lista de Revista de Comisario. A bordo de la expresada, barada a sotavento, a dos millas de la población del puerto de Arica. 13 de setiembre de 1868..."[58]

A la semana de haber arribado, la labor encabezada por Marquina se centró en limpiar la cubierta y recuperar objetos para luego inventariarlos; sin embargo, la tarea se tornaba en extremo difícil no sólo por el explicable fastidio de la tripulación al hallarse tres meses impaga sino porque "... también influye piadosamente a aumentar la poca voluntad para el trabajo, el temor que han tomado para habitar el buque, estando éste bañado en las altas mareas, como por la repetición diaria de los temblores que les hace temer se repita la catástrofe del 13..."[59] En consecuencia, frente a semejante estado de tensión y fastidio solicita que sean inmediatamente relevados, lo cual se verificó el día 22 de setiembre. En el transcurso de los siguientes meses, el objetivo fue disponer del mejor modo posible las partes aún servibles del barco para luego ser trasladadas al Callao.

El naufragio de la "América" colocaba en situación apremiante al Alto Mando naval. Más allá de lo evidente que representaba la pérdida de un buque en su capacidad de despliegue, la Marina requería información de primera mano, levantada *in situ*. La Comandancia General designó, con fecha 21 de agosto –y por orden directa del Presidente de la República– al capitán de fragata graduado Guillermo Jones, para que conjuntamente con el constructor naval, don Josiah Barret, partan de inmediato a Arica en comisión de servicio para evaluar las condiciones en que habia quedado la "América" tras el maremoto del 13[60].

Embarcado en el vapor "Meteoro" arribó a Arica junto a Barret pasando a tomar conocimiento inmediato sobre las condiciones de la embarcación. Las palabras de Jones son elocuentes:

> "... A mi llegada desembarqué con el constructor y fui al sitio donde está el buque varado, el que encontramos a una legua y cuarto a sotavento del puerto y a distancia de 120 varas de la horilla [sic], la popa está enterrada diez pies y la proa dos, tumbado sobre el costado de estribor; los palos mayor, mesana y bauprés existen a bordo en sus respectivos sitios, algo averiados, habiendo perdido el trinquete y los masteleros. La popa muy averiada y la máquina levantada ocho pulgadas de su base y debajo de ella está desfondado..."[61]

Luego concluye con una frase contundente: "...en mi concepto el buque está inutilizado para siempre..." A consecuencia de dicho informe, las altas autoridades navales informaron a Marquina sobre la necesidad de rescatar a la brevedad cuanto material se halle en buenas condiciones para destinarlo a otros usos en la institución.

Marquina siguió enviando comunicaciones al Alto Mando en los meses siguientes y la última que hemos revisado corresponde al 21 de diciembre de 1868. Para los años siguientes hemos perdido el rastro del destino de la corbeta varada. De Marquina se sabe que en 1876 asumió la subdirección de la Escuela Naval y la dirección dos años después, para finalmente ascender al grado de capitán de navío en 1889. Falleció en Lima en 1896 a los 66 años de edad[62].

Estos fueron, señoras y señores, los procesos y acontecimientos identificados y que hemos presentado ante Uds. esta noche, en relación a la reacción del Estado peruano y la Marina frente a un desastre natural, excepcionalmente destructivo, que creó severas tensiones en la organización de la capacidad de respuesta, aunque finalmente ésta se materializó. Tales desastres, tectónicos unos, meteorológicos otros, es decir terremotos y el Fenómeno de "El Niño", han sido fenómenos tradicionalmente soslayados en la comprensión de los procesos sociales del pasado peruano. Nuestra comprensión sobre su ocurrencia se ha ido perfilando mejor gracias a la labor de los geofísicos aunque aún se extraña la adecuada crítica de fuentes que dan cuenta de tales eventos. Lo ocurrido en 1868 es significativo de la capacidad de respuesta de un Estado relativamente reciente en su constitución y funcionamiento, lo cual no implicó obstáculo alguno para la canalización de la pronta ayuda a los miles de damnificados del sur. Que sea esta primera contribución, un aporte inicial para establecer las dinámicas de respuesta del Estado ante circunstancias excepcionalmente desfavorables analizando así, si ésta ha mostrado una favorable evolución.

NOTAS

1. García y García, Aurelio: **Derrotero de la costa del Perú.** 1ª edición. Lima, Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro, 1863.
2. García y García, Aurelio: **Derrotero de la costa del Perú.** 2ª edición. Lima, Imprenta del Estado, 1870, p. 10.
3. King, Philip y Fitz Roy, Robert: **Derrotero de las costas de América Meridional desde el Río de la Plata hasta la bahía de Panamá con inclusión del Estrecho de Magallanes y de las Islas Malvinas y Galápagos [...].** Traducido de la quinta edición por el capitán de fragata honorario D. Joaquín Navarro y Morgado y revisado e ilustrado por la Dirección de Hidrografía. Madrid, Depósito Hidrográfico, 1865, cap. XIII, p. 346.
4. Seiner, Lizardo: "Un caso de complementaridad económico-administrativa en el sur-andino: Tacna y Arica (siglos XVI-XIX)". En: **Pueblos, provincias y regiones en la Historia del Perú.** Lima, Academia Nacional de la Historia, 2007, pp. 869-888.
5. Melo, Rosendo: **Historia de la Marina del Perú.** Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907. Tomo Segundo .
6. Vegas García, Manuel: **Historia de la Marina de Guerra del Perú.** Lima, Museo Naval, 1978, pp. 143-145.
7. Valdizán Gamio, José: **Historia Naval del Perú.** Lima, Marina de Guerra del Perú, 1987. Tomo IV, pp. 154 y ss.
8. Romero Pintado, Fernando: "La República, 1850 a 1870". En: **Historia Marítima del Perú.** Lima, IEHMP, 1984. Tomo VIII, vol. 1, pp. 413 y ss.
9. Dancuart, Pedro Emilio: **Anales de la hacienda pública del Perú.** Lima, Librería e Imprenta Gil, 1905. Tomo VII, p. 12.
10. Romero, *Op. cit.*, 1985; Tomo VIII, vol. 3, p. 464.
11. Valdizán, 1984, p. 159.
12. Paz Soldán, Mariano Felipe: **Diccionario geográfico estadístico del Perú,** Lima, Imprenta del Estado, 1877, pp. 52, 57. Ica fue provincia litoral desde 1855; y departamento desde enero de 1866.
13. Dancuart, 1905, VII, p. 12.
14. Polo, José Toribio: **Sinopsis de temblores y volcanes del Perú; siglos XVI-XIX.** Lima, Librería e Imprenta San Pedro, 1899, p. 26.
15. Barriga, Víctor: **Los terremotos en Arequipa, 1582-1868.** Arequipa, Editorial La Colmena, 1951, p. 366.
16. Montessus de Ballore, Ferdinand: **Historia sísmica de los Andes Meridionales.** 2ª Parte. Santiago, Imprenta Cervantes, 1912, p. 85.
17. Kuon Cabello, Luis E. : **Retazos de la historia de Moquegua; desde los tiempos pre-incásicos hasta el año 1980.** Moquegua, 1981.
18. Montessus, 1912, p. 151.
19. García y García, 1870, p. 10

20. Montessus, *Op. cit.*, p. 81.

21. Romero, *Op. cit.*.

22. Archivo Histórico de Marina (Lima). (en adelante: AHM). Serie: **Capitanías; Sub-serie: Capitanías de Puerto. Islas de Chincha. 30 de agosto de 1868. Capitán de Puerto a Comandancia General de Marina.**

23. AHM. Serie: **Capitanías; Sub-serie: Capitanías de Puerto. Huacho, 4 de setiembre de 1868. Capitán de Puerto a Sub Prefecto.**

24. Montessus, *Op. cit.*, p. 145.

25. Perú. Congreso de la República. Museos. **Discursos presidenciales.** Véase: www.congreso.gob.pe

26. Sieberg, A.: "Los terremotos en el Perú", En: Steinmann, Gustav: **Geología del Perú.** Heidelberg, 1930, p. 418.

27. *Ibid.* p. 412.

28. [Broggi, 1951], En: Barriga, 1951, p. 339.

29. Silgado Ferro, Enrique: **Historia de los sismos más notables ocurridos en el Perú (1513-1974).** Lima, Instituto de Geología y Minería, 1978, p. 127.

30. Raimondi, Antonio: **El Perú** [1874] Segunda edición. Lima, Universidad Nacional de Ingeniería, 1965. Tomo I, p. 351.

31. A pesar del descarte hecho por la ciencia sobre tal posibilidad ¿se ha emprendido acaso una correlación de ocurrencia sísmica e incremento de la presión por simple observación? En realidad, nada más sencillo que ubicar los principales sismos de este siglo y establecer si en algunas partes del territorio se observó incremento de presión.

32. Barranca, José Sebastian y Martín Dulanto: **Informe sobre la teoría del astrónomo Falb acerca de los temblores y erupciones volcánicas presentado a la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Marcos de Lima por una comisión de su seno compuesta por los catedráticos** [...] Lima, Imprenta de El Nacional, 1869, pp. 35-40.

33. Fioretti, Teófilo: **Arequipa y sus ruinas. Apuntes sobre los efectos del terremoto.** Lima, Imprenta del Estado, 1868.

34. Manteniendo un error de larga data aún se identifica como comandante de la nave, al capitán de corbeta Mariano de los Reyes Saavedra. Ello representa craso error pues el nombre de pila de tan valeroso marino fue José María Reyes Saavedra según informa Valdizán Gamio, quien tuvo a la vista la partida de bautizo, practicado en la Iglesia del Sagrario. Y a pesar que luego parece adoptar el nombre de Mariano, en ningún momento se le identifica en vida como Mariano Jurado de los Reyes como aparece identificado en las obras de Vegas (1978: 143) e incluso en la de Basadre: **Historia de la República del Perú.** Lima, 2005. Tomo VII, p. 297. http://www.marina.mil.pe/historia/resena/ocaso_poderio.htm

35. Una información errónea sobre la reacción de la Marina peruana es la que consigna la Marina chilena. Informa la ocurrencia del evento del 13 de agosto de 1868 al que califica de gran terremoto, sentido especialmente en Arica, pero agregando de manera pertinente la expresión "a la sazón peruana". Luego se refiere a la ocurrencia de un tsunami, inmediatamente posterior al sismo, durante el cual se perdió la corbeta "América". Sin embargo, un craso error se desliza cuando se afirma que una supuesta corbeta "Abtao" [sic] se dirigió al puerto de Arica llevando

ayuda a los damnificados. Dicho barco no figura entre las unidades pertenecientes a la Armada en el periodo 1850-70 de acuerdo al listado consignado por Fernando Romero. Véase al efecto la página web bajo la dirección: (http://www.armada.cl/site/unidades_navales/154.htm)

36. Barriga, *Op. cit.*, p. 354.

37. *Ibid.* p. 341.

38. *Ibid.* p. 393.

39. Pardo y Lavalle, Manuel: "Memoria del director de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima a la Junta General". Lima, 17 de diciembre de 1868. En: López, Jacinto: **Manuel Pardo.** Lima, 1947, p. 450 y ss.

40. Valdizán Gamio, 1984, IV.

41. AHM. Buques. Corbeta "América". **Documento N° 57.** Capitán de Puerto de Iquique a Comandante General de Marina. Iquique, 20 de agosto de 1868.

42. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Silva Rodríguez, Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, 19 de agosto 1868.

43. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Capitán de Corbeta "América" a Comandante General de Marina. Ruinas de Arica, 22.8.868.

44. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina a Proveedor de la Armada, 20 de agosto de 1868, f. 105 r.

45. *Ibid.* f. 106 r.

46. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina al Gerente de la Compañía Inglesa de Vapores, 24 de agosto de 1868, f. 107 r.

47. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina al Ministro de Gobierno. 2 de setiembre de 1868, f. 110 v.

48. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina al Ministro de Hacienda. 4 de setiembre de 1868, f. 111 v.

49. González Dittoni, Enrique: "El Teniente 1° de la Armada del Perú, D. Miguel Grau". **Revista de Marina,** Año 46, N° 5, Nov.-Dic. 1960, p. 14.

50. Rodríguez Asti, John: "Las corbetas prusianas "Augusta" y "Victoria", gemelas de la "Unión" y "América". **Revista de Marina,** Oct.-Dic. 1995, pp. 35 y ss.

51. AHM. Buques. Corbeta "América". Comandancia de la Corbeta "América" a Comandancia General de Marina. 9 de junio de 1868.

52. AHM. Buques. Corbeta "América". Comandancia de la Corbeta América a ...

53. AHM. Buques. Corbeta "América". Lista para la revista de comisario. 13 de agosto de 1868.

54. AHM. Buques. Corbeta "América". Lista para la revista de comisario. Vapor "Meteoro" al ancla en Islay, 15 de setiembre de 1868.

55. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina a Mayor de Órdenes del Departamento. Lima, 26 de agosto de 1868, ff. 108 r.

56. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina a Mayor de Órdenes del Departamento. Lima, 28 de agosto de 1868, ff. 108 v. y 109 r.

57. AHM. **Documento N° 74.** Marquina a Comandante General de Marina. Arica, 8 de setiembre de 1868.

58. AHM. Buques. Corbeta "América". Lista para la revista de comisario. Arica, 13 de setiembre de 1868.

59. AHM. **Documento N° 78.** Marquina a Comandante General de Marina. Arica, 16 de setiembre de 1868.

60. AHM. Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.** Comandante General de Marina a Tesorero del Departamento. Lima, 21 de agosto de 1868, ff. 106 v.

61. AHM. Buque "América". **Documento N° 72.** Guillermo Jones a Mayor de Órdenes del Departamento. Vapor "Meteoro", 2 de setiembre de 1868.

62. Castañeda, Alicia. **Reseñas biográficas de oficiales de Marina, 1500-1930.** Lima, IEHMP, 1999, p. 127.

BIBLIOGRAFÍA

A. FUENTES DE ARCHIVO

Archivo Histórico de Marina (Lima)

- SERIE: **Capitanías; Sub-serie: Capitanías de Puerto.**
- SERIE: Comandancia General de Marina. **Libro Copiador de Oficios.**
- SERIE: Buques; Corbeta "América".

B. FUENTES DE INTERNET

- Perú. Congreso de la República. Museos. **Discursos presidenciales.** www.congreso.gob.pe
- Perú. Marina de Guerra del Perú http://www.marina.mil.pe/historia/resena/ocaso_poderio.htm
- Chile. Marina de Guerra http://www.armada.cl/site/unidades_navales/154.htm)

C. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- BARRANCA, José Sebastián y DULANTO, Martín: **Informe sobre la teoría del astrónomo Falb acerca de los temblores y erupciones volcánicas presentado a la Facultad de Ciencias de la Universidad Mayor de San Marcos de Lima por una comisión de su seno compuesta por los catedráticos [...]** Lima, Imprenta de El Nacional, 1869.
- BARRIGA, Víctor: **Los terremotos en Arequipa, 1582-1868.** Arequipa, Editorial La Colmena, 1951.
- CASTAÑEDA, Alicia: **Reseñas biográficas de oficiales de Marina, 1500-1930.** Lima, IEHMP, 1999.
- DANCUART, Pedro Emilio: **Anales de la hacienda pública del Perú.** Lima, Librería e Imprenta Gil, 1905. Tomo VII.
- FIORETTI, Teófilo: **Arequipa y sus ruinas. Apuntes sobre los efectos del terremoto.** Lima, Imprenta del Estado, 1868.

- GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio: **Derrotero de la costa del Perú.** 1ª edición. Lima, Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro, 1863.
- GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio: **Derrotero de la costa del Perú.** 2ª edición. Lima, Imprenta del Estado, 1870.
- GONZÁLEZ DITTONI, Enrique: "El Teniente 1° de la Armada del Perú, D. Miguel Grau". **Revista de Marina,** Año 46, N° 5, Nov.-Dic. 1960.
- KING, Philip y FITZ ROY, Robert: **Derrotero de las costas de América Meridional desde el Río de la Plata hasta la bahía de Panamá con inclusión del Estrecho de Magallanes y de las Islas Malvinas y Galápagos [...].** Traducido de la quinta edición por el capitán de Fragata honorario D. Joaquín Navarro y Morgado y revisado e ilustrado por la Dirección de Hidrografía. Madrid, Depósito Hidrográfico, 1865.
- KUON CABELLO, Luis E.: **Retazos de la historia de Moquegua; desde los tiempos pre-incásicos hasta el año 1980.** Moquegua, 1981.
- MELO, Rosendo: **Historia de la Marina del Perú.** Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907. Tomo Segundo.
- MONTESSUS DE BALLORE, Ferdinand: **Historia sísmica de los Andes Meridionales.** Segunda Parte. Santiago, Imprenta Cervantes, 1912.
- PARDO Y LAVALLE, Manuel: "Memoria del director de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima a la Junta General". Lima, 17 de diciembre de 1868. En: López, Jacinto: **Manuel Pardo.** Lima, 1947.
- PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe: **Diccionario geográfico estadístico del Perú,** Lima, Imprenta del Estado, 1877.
- POLO, José Toribio: **Sinopsis de temblores y volcanes del Perú; siglos XVI-XIX.** Lima, Librería e Imprenta San Pedro, 1899.
- RAIMONDI, Antonio: **El Perú** [1874] Segunda edición. Lima, Universidad Nacional de Ingeniería, 1965. Tomo I.
- RODRÍGUEZ ASTI, John: "Las corbetas prusianas" Augusta" y "Victoria", gemelas de la "Unión" y "América"". **Revista de Marina,** Oct.-Dic. 1995.
- ROMERO PINTADO, Fernando: "La República, 1850 a 1870". En: **Historia Marítima del Perú.** Lima, IEHMP, 1984. Tomo VIII, Vol. 1.
- SEINER, Lizardo: "Un caso de complementaridad económico-administrativa en el sur-andino: Tacna y Arica (siglos XVI-XIX)". En: **Pueblos, provincias y regiones en la Historia del Perú.** Lima, Academia Nacional de la Historia, 2007, pp. 869-888.
- SIEBERG, A.: "Los terremotos en el Perú", En: Steinmann, Gustav: **Geología del Perú.** Heidelberg, 1930.
- SILGADO FERRO, Enrique: **Historia de los sismos más notables ocurridos en el Perú (1513-1974).** Lima, Instituto de Geología y Minería, 1978.
- VALDIZÁN GAMIO, José: **Historia naval del Perú.** Lima, Marina de Guerra del Perú, 1987. Tomo IV.
- VEGAS GARCÍA, Manuel: **Historia de la Marina de Guerra del Perú.** Lima, Museo Naval, 1978.

Discurso de recepción del Contralmirante Jorge Brousset Barrios

Es para mí un singular honor representar al Instituto en la incorporación de un nuevo Miembro de Número, para lo cual en breves comentarios destacaremos las principales ideas expuestas en su importante trabajo sobre nuestra historia telúrica y sus graves consecuencias.

También deseo saludar a los Miembros de Número presentes, la familia de nuestro incorporado y los amigos del Instituto que hoy nos acompañan a este acto, mediante el cual se incrementan nuestras filas, con personas dedicadas al conocimiento de nuestra historia vinculada con el quehacer marítimo, de manera tal que nuevas generaciones desarrollen sus mejores esfuerzos para fortalecer la calidad marítima de la nación y aprovechar el potencial que ello nos ofrece en los distintos campos que comprende los intereses marítimos.

Es conveniente recordar que el Perú es un país eminentemente marítimo, ya que cuenta con un extenso litoral frente al océano Pacífico y una amplia cuenca hidrográfica que nos comunica con el océano Atlántico. Sin embargo, la vocación y percepción de la sociedad peruana sobre estas cualidades que nos ofrece la naturaleza y su favorable posición geográfica en el continente sudamericano, no es convenientemente aprovechada por la falta de conocimiento, lo cual hace imprescindible mayores esfuerzos de difusión de los intereses marítimos para alcanzar un adecuado desarrollo de lo que Dios y la naturaleza nos ha brindado para nuestro óptimo progreso.

Es inadmisible que a inicios del siglo XXI todavía: 1° no hayamos definido los límites de nuestro dominio marítimo, 2° estemos al margen de la Convención del Mar que regula los usos universales de los mares y consolida la tesis de las 200 millas, 3° y que se adolezca de una política marítima nacional, por lo cual, entre otros aspectos, no se ha integrado al proceso de regionalización a los reales espacios marítimos universales.

Luego de esta breve recordación de asuntos que motiva a esta Institución, como todos los presentes conocen, hoy se incorpora a nuestro Instituto el doctor Lizardo Alfredo Seiner Lizárraga, limeño, quien realizó estudios escolares en la Recoleta y universitarios en la PUCP y San Marcos, obteniendo la licenciatura en Humanidades con mención en Historia, Magíster en Historia y Doctorado en Ciencias Sociales. Dentro de las amplias actividades académicas ha sido profesor de Historia Marítima del Perú en nuestra Escuela Naval.

El tema preparado por el Dr. Seiner para su incorporación al Instituto, titulado "El terremoto de 1868, la reacción del Estado peruano y el rol de la Marina de Guerra", es sumamente interesante ya que nos recuerda las características sísmicas, producto del hundimiento de la placa continental frente a la placa oceánica de Nazca, situación que ha producido grandes desastres naturales, como frecuentes terremotos y devastadores maremotos o tsunamis sobre las costas del Pacífico Sur Oriental, donde la ubicación del Perú es central.

Nos relata la ocurrencia de un evento devastador, único en la historia peruana de los últimos cuatro siglos, el cual dejó una larga secuela destructiva: el terremoto y maremoto que asoló gran parte del sur peruano en la tarde del jueves 13 de agosto de 1868 y cuyo centro se calcula estuvo ubicado cerca al floreciente puerto de Arica.

Nos recuerda que la zona ya había sido afectada por fenómenos semejantes. La primera destrucción fue en 1604, seguida de otra en 1615, ambas producto de la devastadora acción conjunta de terremotos y maremotos. Nos cuenta que cuando la ciudad caminaba firmemente por la senda de la reconstrucción, otro evento natural volvía a golpear: el terremoto de mayo de 1877. Resume, es decir, en un periodo de 273 años, el puerto de Arica fue afectado por cuatro eventos destructivos, en cada ocasión, producto de la acción conjunta de terremotos y maremotos. Concluyendo que ha sido una particular historia de un territorio que, en ese entonces, formaba parte del territorio nacional. Por lo cual, destaca en su trabajo la repercusión del evento sísmico de 1868 sobre la sociedad peruana de entonces y muy especialmente, identifica la capacidad del Estado peruano para hacer frente a los efectos del evento, relevando la participación de la Marina de Guerra del Perú y la pérdida de un valioso buque, la corbeta "América".

Nos cuenta que el evento sísmico nunca antes visto en su intensidad reducía a escombros los tres departamentos que formaban el sur del Perú de aquel entonces: Ica –entonces Provincia Litoral–, Arequipa y Moquegua. El área marítima afectada en el Perú llegó hasta Samanco, aunque García y García, refiere haberse detectado efectos hasta Pacasmayo. Sin embargo, el punto de mayor devastación se produjo en Arica, donde se hallaban al ancla siete embarcaciones, juntamente con la corbeta "América" y de la fragata mercante peruana "Eduardo" de 630 ton.

Destaca que si los efectos sobre la costa peruana fueron cuantiosos, también hace el recuento de los efectos sobre las islas Sandwich (Hawai) y Australia, área de influencia sísmica dentro de la cuenca circum-pacífica.

El naufragio de la "América" colocó en situación apremiante al Alto Mando Naval, ya que representaba la pérdida de uno de los cuatro buques comprados por

el Perú en Francia ante la inminencia del conflicto con España. Fue encontrada a una legua y cuarto a sotavento del puerto y a distancia de 120 varas de la orilla, según informe del capitán de fragata Jones. El buque estaba perdido para siempre.

El valioso aporte de este recuerdo histórico, está relacionado con la potencialidad sísmica de nuestro pais, principalmente por la dinámica de las placas sudamericana y de Nazca, cuyo permanente desplazamiento acumula energía potencial que en algún momento es liberado y produce eventos sísmicos de las características descritas. Esto nos obliga a vivir en permanente alerta a fin de mitigar los desastres naturales. Actualmente la Marina de Guerra continúa su valiosa contribución mediante la operación de un sistema de alerta de tsunamis y diversas coordinaciones con los Comités de Defensa Civil, a fin de brindar medidas preventivas y apoyo logístico a las poblaciones en desgracia.

Para finalizar esta breve intervención, deseo expresar, por encargo de la directiva del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la más cordial bienvenida al Dr. Lizardo Alfredo Seiner Lizárraga.

Artículos

La tragedia del submarino "Squalus"

VICEALMIRANTE FERNANDO ELÍAS APARICIO

Recientemente he leído el best seller **The Terrible Hours,** obra literaria escrita por Peter Mass. Describe en forma interesante y extensa todo lo relacionado con el hundimiento –rescate de 33 sobrevivientes– y posterior reflotamiento del submarino "Squalus" de la USN que se hundiera en las afueras de Portsmouth, Estado de New Hampshire el 23 de mayo de 1939 en 240 pies de agua y con la pérdida de 26 vidas.

El libro se compone de 19 capítulos y un epílogo y un ejemplar de dicho libro en inglés ha sido donado por mi dilecto Jefe y amigo el contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, quien me recomendó leerlo. Mi apreciado amigo el vicealmirante (r) Alfonso Panizo Zariquiey al comentarle sobre el particular me facilitó el libro: **Hell at 50 Fathoms,** publicado por Charles A. Lockwood, Vice Admiral USN (Ret), Hans Cristian Anderson Colonel, USAF (Ret) con prólogo de C.B. Momsen Vice Adm.(Ret.), inventor del pulmón que lleva su nombre usado para escape de submarinos hundidos.

El Libro **Hell at 50 Fathoms** consta de diez capítulos y en cada uno de ellos, se describen diversas clases de accidentes, presentados en submarinos de la USN, comprendiendo las décadas de 1910 a 1950. En estos capítulos se detallan diversas emergencias producidas en submarinos de esa nación.

En el apéndice del citado libro se mencionan accidentes en submarinos de distintas marinas del mundo, desde 1864 a 1960.

EL HUNDIMIENTO

El "Squalus" y el "Sculpin" eran submarinos gemelos; tenían 310 pies de eslora, 27 pies de manga y de 1450 toneladas de desplazamiento. Eran los submarinos más nuevos tipo flota de la USN.

En la mañana del 23 de mayo de 1939 el teniente Oliver F. Naquin, su comandante, navegaba hacia el mar en las turbulentas aguas del río Piscataqua, ya que el astillero se encontraba a 3 millas de la boca de dicho río.

El plan del día en esa décimonona inmersión y desde su comisionamiento, era realizar diversas evoluciones, requeridas antes de ser incorporado a la flota. Lo primero en la agenda era una inmersión rápida con el buque navegando en superficie con sus máquinas diesel a 16 nudos y alcanzar la profundidad de periscopio dentro de los 60 segundos.

Además de los 56 miembros de la dotación había abordo 3 observadores civiles: Harold C. Preble, arquitecto naval, Charles M. Woods, electricista del astillero y Don Smith de la Cleveland Diesel Engine División, de la General Motor Corporation. Aproximadamente la mitad de submarinos del programa de construcciones eran equipados por esa firma. Smith supervisaba todas las instalaciones; era reconocido en los astilleros por ser un experto.

Harold C. Preble era el verificador del Progreso, hombre que detectaba las fallas y era el enlace entre el personal del astillero y el personal del submarino.

Smith y Woods, los otros dos civiles se encontraban en los compartimientos de máquinas en popa asistiendo al alférez Joseph N. Patterson, oficial de ingeniería que chequeaba su Departamento.

"Preparar la inmersión" fue la orden desde el Puente dada por su comandante.

En todo el submarino a través del sistema de comunicaciones se escucharon los informes: Compartimiento de Torpedos de Proa: preparado y listo para la inmersión. Compartimiento de batería y de proa: preparado y listo para inmersión y así sucesivamente.

El teniente Doyle segundo en comando recibía los informes de cada estación y colocaba la clavija en el tablero de verificaciones y cuando terminó reportó al capitán a través de la escotilla al puente "buque preparado y listo para inmersión". El comandante a su vez ordenó pasar el despacho de la hora en que se entraba a inmersión, la duración de la misma y la ubicación del área (latitud y longitud).

Dos toques inmediatos de la alarma de inmersión seguidos de la palabra "inmersión", "inmersión" dio inicio a la misma. El Segundo en medio de las órdenes y chequeos de estaciones, observó que eran las 8:40 de la mañana.

Los dos vigías que precedieron al comandante bajaron del puente y ocuparon sus puestos como operadores de los planos de proa y popa. El golpe de la escotilla del puente seguido de la palabra, "escotilla cerrada", confirmó este hecho.

El mecánico Alfred G. Prien cerró la inducción principal; vio la luz verde en el tablero de aberturas del Casco (Christmas Tree) reportando: "Inducción principal cerrada". "Tablero verde".

El teniente Doyle, Oficial de Inmersión, ordenó: Soltar aire de 600 libras de presión y mirando el barómetro observó que la aguja comenzaba a moverse, indicativo de que había estanquedad y de que todas las aberturas al exterior estaban cerradas, "presión en el submarino", "tablero verde" reportó al comandante Naquin, quien acababa de bajar la escala que conecta el puente con el puesto central.

Todo parecía perfecto; el comandante y Preble con sus cronómetros en la mano tomaban el tiempo en que se alcanzó la profundidad del periscopio que estuvo dentro del minuto. Bill Doyle ordenó cerrar las válvulas de evacuación de los tanques de lastre e instruyó a los operadores de los planos, mantenerse a 62 pies (profundidad de periscopio).

Las alegrías y sonrisas desaparecieron cuando el furriel Charles S. Kuney, dotado de los auriculares gritó: ¡Comandante! ¡Comandante! los compartimientos de máquinas se están inundando. Luego vino otra frenética voz de popa por el intercomunicador: La inducción principal está abierta.

Pareció algo fantástico para ser real, ninguno de los que estaban en el Puesto Central había conocido tal emergencia.

La orden no se hizo esperar: "Soplar tanques de lastre"

- Soplar el tanque de Boyantez de proa
- Soplar el tanque de seguridad
- Todo a subir
- Cerrar puertas estancas
- Cerrar válvulas de ventilación

El submarino tomó una gran inclinación a popa. El comandante y su dotación trataron desesperadamente de llevar el submarino a la superficie y le costó trabajo mantenerse en pie dado el ángulo de inclinación que tomó el buque. Aire de alta presión a los tanques de lastre mantuvieron al "Squalus" a 70 pies de profundidad por muy poco tiempo, pues al irse completando la inundación de los compartimientos

de popa y perderse fuerza automotriz, finalmente la popa del buque tocó suavemente fondo quedando el submarino con una inclinación entre 35 y 40 grados punta arriba.

Seguidamente la iluminación desapareció, prendiéndose las linternas de emergencia. El comandante se comunicó con el teniente Nichols que se encontraba en el compartimiento de torpedos y de proa con algunos tripulantes. La comunicación con los compartimiento de popa no se pudo establecer pues dichos compartimientos se inundaron rápidamente.

Finalmente, el "Squalus" quedó en el fondo con 11 grados de inclinación. El comandante consideró soplar más los tanques de lastre pero desistió de la idea, ya que debía ahorrar aire que sería necesario y vital para las horas que tendrían que esperar hasta que vinieran a rescatarlos.

Esa mañana a poco de entrar a su oficina el contralmirante Cole también submarinista, y jefe del astillero fue informado de que el "Squalus" había entrado en inmersión con una duración de una hora; encargó a su ayudante se le informara la hora de salida a superficie.

Luego ingresó el comandante del "Sculpin", buque gemelo del "Squalus", a despedirse, pues debía salir en un viaje de pruebas y buena vecindad a Sudamérica vía Canal de Panamá.

Al transcurrir en exceso el tiempo en que el "Squalus" debió salir a superficie, Cole citó a todos los jefes de departamentos del astillero y les ordenó preparar la Emergencia y que el remolcador Penacook estuviese listo. También se comunicó con el Comandante de la Base de Submarinos de New London, quien prometió preparar el buque de salvataje "Falcon" equipado con Campana de Rescate y enviarlo a la brevedad al área del hundimiento.

Reunió en su oficina a los jefes de departamentos. Tenía bajo su comando a expertos constructores navales tales como los comandantes USN Andrew Mc Kee y el teniente Floyd Tusler y Armand Morgan, todos ellos con experiencia en submarinos y rescates usando la campana Mc Cann.

Inmediatamente ordenó al comandante del "Sculpin" cancelar su viaje y hacerse a la mar de inmediato, para tratar de ubicar al "Squalus".

El "Squalus" ya había soltado su boya de marcar y disparado cohetes rojos y amarillos que indicarían el lugar exacto del hundimiento.

En el "Squalus" el personal trató de mantenerse abrigado; conservar oxígeno, aire y soda lime y esperar el rescate con la campana, dejando el uso del Pulmón

Monsen como último recurso ya que la temperatura del mar era de 35 grados Fahrenheit. La presión de 107 libras por pulgada cuadrada que tendrían que soportar, caso de usar el Pulmón Monsen después de una larga espera con aire enrarecido, los atontaría. O sea que las probabilidades de sobrevivir usando este escape con Pulmón a esa profundidad eran escasas y demasiado riesgosas.

El comandante dispuso a los sobrevivientes en dos grupos: 15 en los compartimientos de torpedos de proa, con el alférez Nichols. 18 permanecerían en el Puesto Central con él, Doyle y Robertson diciéndoles: Estamos en el fondo con los compartimientos de popa inundados y la válvula de inducción abierta. No podremos salir a superficie por nuestros propios medios, tenemos que esperar hasta que nos contacten, envíen un buzo a cerrar la válvula de inducción, conectar mangueras de aire a las líneas de salvataje de los compartimientos inundados para tratar de sacarnos a la superficie. Al parecer no tendremos que esperar mucho tiempo pues el "Sculpin" estará en el área al mediodía.

"Mientras tanto manténganse tranquilos, respiren suavemente, no conversen, ahorren sus linternas". Toda esta orden se la transmitió a Nichols que se encontraba en proa a cargo del personal, encargándole que en cuanto estableciera contacto a través de la boya de marcar explicara la situación en que se encontraba el buque. La siguiente consideración del comandante fue dar una adecuada cantidad de aire y mantenerlo purificado. Se desparramó una capa ligera de soda lime en las superficies disponibles, las cuales eran agitadas ocasionalmente para que hiciera efecto. Se soltaba oxígeno cuando se notaba que el aire se enrarecía. Se recuperaron algunas conservas y galletas de la despensa de oficiales del compartimiento de baterías de proa.

En cuanto a la forma como serían rescatados: pensó que lo harían con la Campana, ya que desde que se completó ésta en 1931 se había estado usando en prácticas con buques sentados en el fondo, recuperando tripulantes. Las escotillas de proa y popa del "Squalus" tenían el asiento preparado para colocar la Campana en su posición correcta. Para esa fecha existía en cada Base de Submarinos buques de rescate con su respectiva Campana de Salvamento. Actualmente este trabajo requiere menos tiempo y el uso de menos buzos para cerrar el ducto abierto, expeler el agua del submarino usando aire de salvamento en forma de llevarlo a la superficie.

Sólo era necesario que descienda un buzo, engrillete el cable de bajada de la Campana en la parte de la escotilla de escape. Después de eso, la Campana se iza utilizando el motor del winche impulsado por aire comprimido, alimentado desde el buque de Rescate. En el "Squalus" era la primera vez que dicha Campana sería

usada habiendo de por medio vida o muerte. Muchas cosas podrían salir mal. Mal tiempo en el área podría hacer imposible el uso de buzos.

Todos los sobrevivientes estaban optimistas y ocasionalmente disparaban un cohete rojo y amarillo.

Mientras tanto, el "Sculpin" se acercaba al área. El vigía de babor del mismo divisó el cohete rojo aproximadamente a una milla. El comandante ordenó máxima velocidad; en pocos minutos se estuvo cerca de la boya de marcar color naranja del "Squalus". Se podía leer: "submarino hundido acá". Al principio el teléfono de la boya falló. Desde el "Squalus" se escuchaban las hélices del "Sculpin", finalmente la voz del comandante del "Sculpin" estableció contacto con el alférez Nichols recibiendo el informe de la situación del buque hundido. A las 12:40, después de un periodo que parecía interminable, el almirante Cole recibió un mensaje del "Sculpin" informándole del contacto con el "Squalus" y que se había fondeado muy cerca de él.

Esa mañana el "Falcon", buque de rescate llegó a las 04:30 a.m. Los comandantes Monsen y Mc Cann habían venido de Washington D.C. con sus dos mejores buzos vía hidroavión. Además se encontraban en el área el remolcador "Penacook", buques del Coast Guard que patrullaban el área. El nuevo crucero "Brooklyn" de 10,000 toneladas impulsado por sus máquinas de 100,000 caballos de fuerza se desplazó a 32 nudos trayendo miles de pies de mangueras de buceo de alta presión.

Durante las interminables horas de la tarde y noche se estableció contacto entre el "Sculpin" y el "Squalus" enviándose mensajes con el código Morse.

En uno de los últimos despachos en que preguntaba al "Squalus" sobre las condiciones del submarino, Naquim contestó: "Condición satisfactoria pero mucho frío".

Esa mañana el mar estaba movido, el tiempo en el Atlántico podría empeorar, así que el almirante Cole que se encontraba a bordo del "Falcon" decidió no tratar de reflotar el "Squalus" expulsando el agua de sus compartimientos inundados, eso podría tomar mucho tiempo y decidió que la Campana de Rescate de 18,000 libras de peso fuera bajada desde el buque de rescate "Falcon". Monsen y Mc Cann dirigían la operación por teléfono. La Campana se trimó y lastró en forma tal que retuviera una ligera boyantez positiva. El winche impulsado por aire comprimido comenzó fácil y prestamente a moverse y el descenso comenzó.

Así a las 11:40 del día 24 de mayo se dio inició al primer histórico viaje de un ingenioso aparato de rescate inventado por Mc Cann.

El viaje fue sin incidentes. El equipo operó perfectamente y la Campana descansó en el asiento de la escotilla de escape. Los tanques de lastre de la Campana fueron inundados para darles boyantez negativa y que la empaquetadura quedara ajustada al asiento de la escotilla. El compartimiento bajo de la campana se sopló para que pudiera abrirse la escotilla. Como una mayor precaución el buzo descendió y puso barras alrededor del borde de la Campana en el asiento de la escotilla. Esto le dio más fuerza y firmeza a la conexión para compensar posibles corrientes o la inclinación del submarino.

En el primer viaje de la Campana subieron 7 tripulantes seleccionados entre aquellos que estaban en peores condiciones de salud. Como el único civil, Preble fue el primero en entrar.

Los observadores que vieron salir a los primeros rescatados de la Campana, experimentaron una mezcla de emociones: alegría de verlos vivos, orgullo y regocijo de ver el primer rescate real usando la Campana Mc Cann.

El segundo viaje que comenzó a las 14:42 hrs. les llevó sopa caliente para los sobrevivientes. Regresó a las 16:19 con 9 tripulantes.

El último viaje comenzó a las 19:30 horas; los 6 últimos tripulantes seguidos por Doyle y Naquim vinieron en éste. Estando a 150 pies de la superficie la Campana se paró. El cable de bajada se había enredado en el winche y no se movía ni hacia arriba ni hacia abajo. El almirante Cole, ordenó que se tratara de liberar el cable o se cortara. De hacer eso había que mantener a la Campana con boyantez negativa para que no saliera a superficie sin control, ya que esto podría ocasionar daños al "Falcon" pudiendo hundirlo. También se corría el riesgo de que se hundiera la Campana.

Mc Cann el inventor de la Campana de Rescate, no tenía dudas de lo que debería hacerse y tomando el teléfono ordenó al buzo a cargo de la Campana inundar el tanque de lastre, lo que fue hecho e informado. Ahora, dijo Mc Cann, bajaremos la Campana y enviaremos un buzo para desconectar el cable de bajada asegurado al grillete de la escotilla. Luego traeremos la campana a la superficie con el cable de subida.

El cable de subida llamado también recuperador se lascó despacio, hasta que la Campana descansara en el fango. El buzo que bajó al llegar a la escotilla del submarino no pudo sacar el pasador del grillete. El frío y el aturdimiento, por estar respirando aire de alta presión, entumecieron sus sentidos. Finalmente recordó que en su cinturón traía unas tijeras (cizalla) y forcejeó hasta cortar el cable.

El paso siguiente consistió en intentar levantar la Campana a la superficie usando el cable superior. Los buzos que se turnaban observaron que el cable estaba deshilachado debido al esfuerzo hecho cuando los operadores de la Campana trataron de aclarar el winche. La operación se detuvo de inmediato para evitar que el cable se partiera. La Campana rebotó nuevamente al fango.

Dos buzos bajaron sucesivamente para engrilletar un cable nuevo a la parte superior de la campana, pero se enredaron en los cables eléctricos y en las mangueras de aire; y se les tuvo que subir casi inconscientes.

La situación se puso desesperante; arriesgar la vida de más buzos en un trabajo en que dos excelentes hombres habían fracasado, parecía temerario. Para entonces llevaban 4 horas en el fondo; había que tomar otra acción.

Mc Cann y Monsen decidieron arriesgar la boyantez cuidando de cobrar cuerpo a cuerpo la parte del cable averiado. Esto requirió disminuir el peso de la Campana y aumentaría la boyantez soplando agua de sus tanques de lastre. Operación riesgosa por cierto. Si se soplaba demasiado aire, la Campana podría salir a la superficie disparada, con la velocidad de un cohete.

Media docena de hombres pusieron en tensión el cable: la Campana no se movió; Mc Cann ordenó "soplar el tanque de lastre por 30 segundos", tampoco se movió; los hombres que cobraban no se arriesgaban en poner mucho esfuerzo por temor a partir el último ramal del cable que quedaba averiado. Había que soplar más agua del tanque de lastre para así aligerar la Campana. "Sopla 15 segundos más". Al final de este soplo, apareció el cable sobre la barandilla, a medida que los hombres se esforzaban con un suave pero constante jalón. Cuando la parte dañada del cable estuvo a bordo, el resto del trabajo se facilitó apareciendo por fin la parte superior de la Campana, iluminada por los reflectores de luz del "Falcon". Ya era de noche.

Un inmenso regocijo se produjo por parte de los observadores de muchos abordo del crucero "Brooklyn", donde se encontraban hombres de prensa de diversos diarios, otros a bordo del "Falcon" y otros buques en el área.

Con un nuevo cable la Campana bajó nuevamente, esta vez para posarse sobre la escotilla de torpedos de popa y al abrirla constataron que todos estos compartimientos se encontraban inundados. Ningún sobreviviente. En este accidente fatal murieron 26. 33 fueron salvados por un invento maravilloso: "la Campana de rescate Mc Cann", que fue inventada y construida por submarinistas y constructores navales.

Sería muy extenso describir en este artículo las operaciones de reflotamiento del "Squalus", que duraron 113 días usando pontones especialmente construidos



El "Squalus", rebautizado con el nombre de "Sailfish" (SS-192),
como tal fue recomisionado el 15 de mayo de 1940.
(Foto reproducida de: **Dictionary of American Naval Fighting Ships,** vol. VI.
Washington, 1976).

que se colocaban a proa y popa del buque. Después de consultar con Washington D.C. se decidió lo siguiente: se bombearía todo el petróleo de los tanques. Usando mangueras de alta presión se soplaría y vaciaría los tanques de lastres. Se colocarían pontones bajo la proa y popa del buque; la intención era reflotar el submarino en tres etapas: la primera lo levantaría 80 pies, luego se remolcaría a media agua hasta que tocara fondo nuevamente en aguas menos profundas, y así se hizo sucesivamente llevado por remolcadores hasta llegar a la boca del río Piscataqua y por último en la tercera etapa, en la boca del río, consistía en asegurarse que el "Squalus" no calara más de 40 pies que le permitiera ser remolcado hasta el astillero.

Desde el lugar del hundimiento hasta el astillero existía una distancia relativamente corta: 15 millas náuticas. El "Squalus" fue remolcado por el "Wandak", el "Penacook" y el "Chandler", navegando en zig zag para evitar los bajos fondos. Finalmente, al atardecer de ese día, el submarino quedó amarrado al muelle del astillero.

El bombeo del "Squalus" continuó todo el día siguiente hasta la medianoche ya que en la mañana debía entrar a dique seco. Para entonces se habían recuperado 5 cadáveres de los compartimiento de máquinas, los que fueron llevados a la Morgue del Hospital Naval de Portsmouth. 4 horas después se encontraron 17 cuerpos más en los compartimientos de popa.

Era obvio que todos tuvieron una muerte casi instantánea ya que la inundación de los compartimientos a popa del Puesto Central: "compartimientos de máquinas" y de "torpedos de popa" fue tan rápida que no les permitió ponerse los Pulmones Monsen, los que fueron encontrados en sus sitios durante la posterior inspección del submarino en Dique Seco.

El cadáver de un torpedista fue encontrado, sentado verticalmente cerca de los tubos lanza torpedos, con sus auriculares puestos como si estuviera esperando comunicación del Puesto Central.

Otro cadáver de un marinero se encontró en el baño del compartimiento de baterías de popa, así como el de un electricista. Para recuperar el cadáver hubo que usar soplete de acetileno para cortar parte de la cubierta metálica. Al parecer fue sorprendido por la inundación cuando se encontraba inspeccionando las celdas de las baterías.

Al efectuar el recuento del personal de sobrevivientes y el de los cadáveres encontrados sólo faltó uno. Este fue el del cocinero Thompson, quien después de preparar el desayuno de esa mañana, se encontraba descansando y no alcanzó a pasar hacia el Puesto Central; al darse cuenta del peligro de su vida, subió la

escala de la escotilla y tenazmente consiguió abrirla en un desesperado esfuerzo. Esperó que se igualaran las presiones a fin de escapar. Todo esto se corroboró al sentirse desde el Puesto Central un fuerte e inexplicable sonido metálico.

La escotilla debió de haberse cerrado posteriormente ya que los buzos que trabajaron durante los 113 días que duraron los trabajos de reflotamiento siempre la encontraron cerrada.

Cuando el "Squalus" estuvo en dique seco, se llevó a cabo la fase final de la Junta de Investigación que ya tenía adelantada las declaraciones escritas de los 33 sobrevivientes, así como los testimonios orales de los mismos.

El informe final de la Junta al Secretario de Marina no culpaba a nadie del personal por el desastre. Certificaba a su vez que los oficiales y los tripulantes tenían buen entrenamiento y eran eficientes.

En cuanto a su comandante el teniente Naquim demostró sobresalientes dotes de mando durante el hundimiento y rescate de su buque. Se llegó a la conclusión de que se debió a una falla mecánica del mecanismo de la inducción principal. Cuando se probó la palanca de la válvula se encontró que el pasador de la misma no estaba en su lugar; esto confirmó la teoría de muchos submarinistas de que la válvula de inducción se encontraba cerrada al momento que se inició la inmersión y que después se abrió, cuando el buque alcanzó los 50 pies de profundidad.

El comandante Monsen suscribió la teoría de que la Inducción Principal se abrió después de la inmersión. En su opinión todas las palancas de las válvulas del casco se encontraban muy cerca, unas de otras, lo que podría ocasionar confusión; posteriormente, para prevenir futuros errores se colocó en todos los submarinos en servicio un escudo protector para aislar la Inducción Principal de las válvulas adyacentes y a los nuevos submarinos en construcción, se les cambió la ubicación de la válvula de inducción dándole un agarrador (palanca diferente).

Hubo también algunos cambios importantes en el diseño de las válvulas interiores de ventilación que había que cerrarlas trabajosamente a mano. Con el nuevo cambio sólo se requería que un tripulante moviera una palanca y la presión del mar se encargaba de cerrarlas automáticamente. Con estas recomendaciones se encontró la respuesta. Lo que sucedió al "Squalus" nunca más sucedió en un submarino de la USN.

Cuando entró el "Squalus" a dique fue encontrado en extraordinario buen estado. Muy poco de sus instrumentos eléctricos tuvo que ser reemplazado. Equipos como el Girocompás y el Computador de Datos de Torpedos (TDC), fueron fácilmente reparados.

El submarino fue recomisionado el 15 de mayo de 1940 con el nombre de "Sailfish". Para fines del verano de ese año comenzaron las pruebas de inmersión. La mayoría de su tripulación servía en otros buques. En el invierno de 1941 fue asignado a la flota del Pacífico. Su muelle de amarre estaba cerca del "Sculpin". En el otoño de 1941 fue a servir en la flota de Asia en las Filipinas igual que el "Sculpin" ambos en la Base Naval de Cavite (Filipinas). Allí se recibió la noticia del ataque japonés a Pearl Harbor; 29 submarinos que operaban desde Cavite, se encontraban en la mar en anticipación del ataque japonés.

El 18 de noviembre de 1943 el "Sculpin" se encontraba en su noveno patrullaje de guerra. Al atardecer de dicho día su radar detectó navegando a un convoy japonés. Se decidió navegar en superficie durante la noche a rumbo paralelo para darle alcance, y tomar en la mañana posición de ataque. Acercándose a profundidad de periscopio el convoy giró hacia el "Sculpin" lo que lo obligó a tomar profundidad. 4 destructores, un crucero y un carguero pasaron encima aparentando no haberlo detectado. El comandante esperó por una hora antes de salir a superficie para intentar un ataque rápido, pero le tejieron una trampa, pues un quinto destróyer que seguía al convoy lo atacó a máxima velocidad forzándolo a combatir en superficie con la consiguiente desventaja. Un proyectil del destructor destrozó el puente y la torre de combate matando a 4 oficiales incluyendo al comandante; y destrozó la Inducción Principal. Otro proyectil explotó en su cubierta de proa. El último oficial a bordo, el oficial de inmersión no tuvo más opción que ordenar el abandono del buque y hundirlo; aquellos que sobrevivieron con sus chalecos salvavidas se arrojaron al mar, pero fueron hechos prisioneros.

El viejo "Squalus" que fue recomisionado con el nombre de "Sailfish" se encontraba al norte de Truk, interceptando buques que iban y venían del Japón.

En la noche del 3 de diciembre de 1943 un fuerte tifón apareció en el área donde operaba, con mar agitado, vientos de 40 ó 50 nudos y lluvias intensas disminuyendo la visibilidad de 0 a 500 yardas.

Su nuevo comandante Robert E.M.Ward detectó varios contactos en el radar. Se trataba de un convoy japonés. Seleccionó el mayor y más cercano de los blancos. A pesar del fuerte viento persiguió tenazmente al convoy por 10 horas, disparando varios torpedos. En la madrugada el comandante cautelosamente sacó su periscopio y vio un portaviones japonés sin movimiento en el agua. Lo hundió disparando 3 torpedos más.

Lo que nadie supo es que a bordo se encontraban 21 sobrevivientes tomados prisioneros del "Sculpin", el submarino gemelo del "Squalus" y el que lo ubicó ese fatal día del 23 de mayo 1939. "Ironías del destino". Sólo uno de ellos, el marinero George Rocekfse salvó de ahogarse al hundirse el portaviones japonés.

Así terminó la aventura del "Squalus" SS 192. En la historia submarinistas, destacó vivamente el contraste entre sus antecedentes de tragedia y triunfos; únicos en su caso. No es raro entonces que los submarinistas, cuando intercambian historias sobre sus experiencias hagan hincapié en su singular carrera. Algunos lo recuerdan como el "Squalus". Otros como el "Sailfish". ¡Pero todos lo recuerdan!

Germán Castillo Zapata, Capitán de Fragata de la Armada peruana

VICEALMIRANTE ALBERTO INDACOCHEA QUEIROLO

Lo conocí en el concurso de ingreso a la Escuela Naval del Perú en febrero de 1935. Fue de los escogidos; yo tuve que esperar para el año siguiente, ya mostraba las condiciones especiales que lo acompañarían toda la vida: honradez, carácter fuerte, decidido, imaginativo, de gran valor; y decente en todos sus actos.

Nació el 3 de noviembre de 1917, ingresó como cadete el 12 de marzo de 1935, se recibió como alférez de fragata el 28 de diciembre de 1940, ascendió hasta capitán de fragata en 1953 y solicitó su pase a la situación de retiro el 25 de octubre de 1957.

En el primer año de la Escuela Naval, fue seleccionado junto con otros tres compañeros para seguir el curso regular de Cadetes en la Escuela Naval de la República Argentina, en la cual se graduó con honores. Conoció entones a Vicky, la compañera que le alegró la vida y le dio hijos magníficos.

Ya, todos los que lo conocimos, en época temprana, le tuvimos aprecio y simpatía, en particular porque, durante el Conflicto con el Ecuador de 1941, ejerciendo el comando de una patrullera, la que formaba parte de la Flotilla de Patrulleras que operaban en los esteros del norte, departamento de Tumbes, con estación en la "Base del Salto", protagonizó una acción naval muy destacada, que describiré más adelante. Fue ascendido a teniente segundo por esta Acción de Armas, ganando una antigüedad jerárquica superior a dos promociones de oficiales anteriores a la suya.

De regreso a la Patria, después de culminar, sus estudios y en la Escuela Naval de la Argentina, el Comando de la Marina lo designó Jefe de Disciplina de nuestra Escuela Naval. Lo acompañaron también sus tres compañeros de escuela.

Dejaron estos oficiales una marcada época de buena conducta y ética, en varias promociones. Posteriormente, tuvo embarques en varios buques y ya con el grado de capitán de fragata recibió el Comando de un destructor, al que operó con habilidad y destreza. Al término de su Comando dejó una dotación muy, bien entrenada.

Fue nombrado Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, en la que operaban diversas dependencias, tal vez la más importante fue la Escuela de Reclutas. Se daba la formación inicial anual de los Contingentes Navales, los que serían los próximos tripulantes de la Escuadra y dependencias en tierra. Emprendió como siempre este desafío con el empuje y energía que lo caracterizaban.

Es importante señalar las razones que lo llevaron a pedir su pase a la situción de retiro el 25 de octubre de 1957.

Ya hemos mencionado que protagonizó una acción de armas, cuando comandaba una patrullera en los esteros del norte, durante el conflicto con el Ecuador.

En circunstancias que realizaba un patrullaje de rutina, se encontró frente a frente con una patrullera ecuatoriana, se lanzó al ataque disparando la ametralladora montada a proa de la embarcación, la nave ecuatoriana hizo un giro de 180 grados, enrumbó rápidamente contra la ribera y la varó. El comandante y la tripulación fugaron al monte dejando su buque en manos del alférez Germán Castillo y su tripulación. Le dieron remolque y la llevaron a la Estación Naval del Salto.

Esta acción le valió ser ascendido a la clase de teniente segundo lógicamente y con toda justicia. La consecuencia natural fue que ganó un puesto de antigüedad superior a los oficiales más antiguos, en el grado de alférez, en ese momento.

La patrullera capturada constituía un trofeo valioso, pero el Comando no lo apreció así, fue puesta debajo de una área sombreada del Arsenal Naval. Fue olvidada y durante años se fue deteriorando progresivamente hasta su destrucción total.

Vale la pena señalar aquí las grandes irregularidades que se cometieron en el otorgamiento de ascensos en la Fuerzas Armadas en este conflicto, conflicto de corta duración.

La Escuadra bien desgastada por las actividades del conflicto con el Ecuador, seguida de inmediato por las tareas de patrullaje en toda costa como consecuencia de la Declaración de Guerra del Perú a las naciones del Eje, conformado por Alemania, Italia y el Japón. En cumplimiento del compromiso internacional adquirido para la defensa de Hemisferio Americano, cuando cualquiera de los paises fuera



Capitán de fragata Germán Castillo Zapata (1917 - 2006).
(Archivo familiar).

atacado, hecho que ocurrió cuando el Japón atacó a las fuerzas americanas con base en Hawai.

Cada Instituto gestionó en forma distinta los ascensos de su personal. El Ejército y la Fuerza Aérea ascendieron a los miembros de sus instituciones que estuvieron en el frente, los que tuvieron alguna acción o estuvieron cerca y además a muchos que simplemente estuvieron en oficinas en el norte y aun en Lima, y además se les concedió una gratificación permanente, y con carácter adicional de pensión.

La Marina sólo ascendió a unos cuantos que estuvieron cerca de acciones efectivas. No en cambio a las tripulaciones de la Escuadra que patrullaron durante 5 años frente a las zonas petroleras y a la entrada del Golfo de Guayaquil, en ambos conflictos, donde además de los riesgos propios de su misión nuestros buques sufrieron ataques aéreos de la Fuerza Aérea propia, en varias confusiones de identificación, por la mala preparación de los pilotos en este campo. Esto provocó grandes decepciones en nuestro personal, por el tratamiento injusto. Está pendiente el juicio histórico de estos actos. Personalmente considero que nuestra Marina no debió permitirlo.

En octubre de 1957, en el proceso de selección para el ascenso a capitán de navío, se excluyó al comandante Germán Castillo Zapata, por considerar la Junta de Selección que estaba muy adelante de los oficiales aptos en ese momento, y que era conveniente que esperara a que su promoción estuviera en esa condición para ascender con ellos.

Este acto injusto, sin explicación ni lógica alguna llevó a que presentara su solicitud de pase a la situación de retiro. Reacción natural ante la situación planteada, que su dignidad y honor no podían aceptar. Perdimos un oficial en actividad, de una calidad y prestancia que lo proyectaba para que en su momento, fuera un Comandante General de la Marina de Guerra de primera.

Ya en el retiro, emprendió durante años actividades muy interesantes, que le dieron gran experiencia en el campo marítimo en general y particularmente en el comercio marítimo, agencias marítimas, etc.

Cuando fundamos el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos que reemplazó a la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú y tiempo después creamos la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos para cubrir los estudios de investigación en el campo estratégico, actividad indispensable para determinar el presente y futuro marítimo, el Instituto debía realizar los estudios correspondientes. El primer Presidente de esta Comisión fue el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero; conformó la Comisión con los Miembros de Número y miembros

colaboradores del Instituto. Uno de ellos fue Germán Castillo Zapata, amigo personal muy cercano desde los años que estuvieron juntos en la Escuela Naval. Fue el comienzo feliz de la relación de Germán con nuestro Instituto.

Participó en varios de los trabajos que se hicieron en esa época, ya teníamos diversas inquietudes, entre otras, teníamos la inquietud sobre la necesidad de que el Estado Peruano contara con una Política Marítima.

Los múltiples asuntos relacionados con las actividades marítimas, son tratados tradicionalmente en los diversos sectores nacionales, ministerios, asociaciones, instituciones nacionales públicas y privadas, sindicatos, etc. en forma completamente separada sin formar un conjunto interrelacionado. El Estado, los empresarios y los trabajadores no han aparecido con una política coordinadora y propiciadora de la armónica del conjunto, que evite las superposiciones, descoordinaciones y llenando las ausencias normativas necesarias para el Desarrollo Marítimo, como parte del Desarrollo Nacional. Se requieren políticas apopiadas.

En los largos años que ejercí la vicepresidencia del Instituto y en el periodo de mi paso por la Presidencia, conversé con Germán muchas veces para que aceptara ser presentado como Miembro de Número del Instituto. Germán pretextaba no tener condiciones para escribir un tema histórico, requisito para ello. Nuevamente aparece la modestia de Germán que nos privó de contarlo dentro del grupo de Miembros de Número.

Desde el año noventa un Comité del la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, ha trabajado sobre Política Marítima. Se han hecho dos publicaciones, se han realizado seminarios, exposiciones y actualizaciones de una propuesta de Política Marítima con la importantísima participación de Germán, no sólo con sus aportes de conocimientos y experiencias y su participación activa permanente en los últimos cuatro años en que quedó el proyecto terminado, listo para su edición y publicción.

Con mucho dolor el equipo recibió de él la noticia de tener una grave enfermedad. Durante varias de nuestras últimas reuniones de trabajo, comenzaba informándonos del progreso de su tratamiento y su estado de ánimo, dispuesto a continuar trabajando, demostrando el gran coraje que lo caracterizaba, un gran coraje, increíble coraje. Llegó el momento en que ya no podíamos reunirnos más. Un día cercano recibimos la noticia de su fallecimiento. No nos pudimos despedir de él, dejó todo dispuesto con su familia y sus cenizas fueron encomendadas al mar, en la bahía del Callao frente a la Escuela Naval. Fui invitado a participar en este acto, tan doloroso como emotivo. Mi admiración por su esposa y sus hijos, que demostraron también gran entereza y valor.

Se nos fue Germán, nos ha dejado un gran vacío, sin ver el final del trabjao que habíamos realizado con su valiosísima participación. Creo que el Instituto le debe un agradecimiento y una demostración del aprecio que merece. Deja un ejemplo de todas la virtudes y méritos que someramente he mencionado.

El Callao ante los corsarios de Brown

LUIS FERNANDO FURLAN*

INTRODUCCIÓN

*D*urante el transcurso de la prolongada guerra de independencia americana (1810-1824), los insurgentes del Nuevo Mundo practicaron el corso intensamente y con grandes resultados, logrando debilitar a España en el mar mediante el apresamiento de sus buques mercantes, el perjuicio de su comercio marítimo, los ataques contra sus diferentes puertos y defensas costeras, la propagación y difusión de los ideales de emancipación por mares y tierras que se hallaban bajo la órbita hispana, etc.

La guerra de corso era, sintéticamente, un tipo de lucha marítima dirigida contra las naves y el comercio del país con el cual se hallaba en guerra. El corso era perfectamente legal, ya que debía ser autorizado por el Estado siguiendo las ordenanzas y reglamentos existentes a tal efecto y con el otorgamiento de los correspondientes permisos (las patentes de corso). En su organización y conducción intervenían generalmente civiles (armadores y capitanes corsarios). Además, todas las presas que se obtuvieran debían ser declaradas legítimas en los tribunales de presas que se designaran para ello. Así, con este recurso de iniciativa privada que contaba a su vez con el respaldo y apoyo del gobierno, los países débiles podían hostilizar a su adversario en el mar y obtener importantes éxitos y beneficios sin que el Estado se viera presionado u obligado a realizar grandes gastos o desembolsos.

En sus campañas, los corsarios americanos efectuaron, como se ha indicado, incursiones y ataques contra distintas posiciones defensivas levantadas por

* Guardiamarina R.N. Armada Argentina y Licenciado en Historia.

España en el litoral de sus dominios ultramarinos, como por ejemplo, la gran acción emprendida por los audaces corsarios comandados por el bravo Guillermo Brown a principios de 1816 sobre el mismísimo Callao, el más poderoso bastión español en todo el océano Pacífico.

CONTEXTO HISTÓRICO (1814-1815)

El 20 de junio de 1814 finalizó la presencia hispana en el Río de la Plata al capitular la plaza de Montevideo luego de la decisiva derrota naval sufrida por la escuadra española ante los buques patriotas de Buenos Aires (17 de mayo de 1814). La caída de Montevideo fue un espectacular triunfo logrado por las Provincias Unidas del Río de la Plata y un acontecimiento clave en la lucha por la emancipación de Hispanoamérica.

Cuando España perdió Montevideo y el Real Apostadero Naval allí instalado, el Rey Fernando VII había sido recientemente liberado de su largo cautiverio napoleónico y apoyado por la Santa Alianza estaba listo para sofocar y destruir todos los focos de insurrección existentes en sus dominios americanos. Esto quedó demostrado con el envío desde Cádiz de una monumental expedición reconquistadora al mando del general Pablo Morillo, cuya misión era acabar con el principal núcleo revolucionario de América: Buenos Aires. Sin embargo, las victorias patriotas de mediados de 1814 en el Río de la Plata privaron al general Morillo de las tan necesarias bases de operaciones desde las cuales habría de atacar la otrora capital virreinal, debiendo desviarse forzosamente hacia la zona del Mar Caribe y desembarcar en las costas de Venezuela.

Alejados los temores de reconquista española y con el Río de la Plata en su poder, las Provincias Unidas quedaron en condiciones de llevar la ofensiva marítima y naval contra España recurriendo para ello al empleo de la guerra de corso. Esto se decidió en momentos en que la Causa Americana se encontraba en peligro por el colapso de la revolución chilena (Rancagua, octubre de 1814) y la exitosa contraofensiva de las armas españolas en México, Venezuela y Nueva Granada; por otra parte, las Provincias Unidas del Río de la Plata, pese a los grandes logros obtenidos, no habían alcanzado todavía una tranquilidad absoluta: impopularidad y debilidad del gobierno del Director Supremo General Carlos de Alvear que culminó con su caída (motín de Fontezuelas, abril de 1815), indisciplina en el Ejército del Norte (que anticipó el desastre de Sipe Sipe, noviembre de 1815), comienzo de la guerra civil contra Artigas y los caudillos del Litoral y amenazas de invasión sobre el Río de la Plata por parte de los portugueses del Brasil.

LA CAMPAÑA CORSARIA DE GUILLERMO BROWN (1815-1816)

OBJETIVOS, PREPARATIVOS Y ORGANIZACIÓN

En setiembre de 1815, el entonces Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata Ignacio Alvarez Thomas dictó las instrucciones que debían observar los corsarios en la campaña a emprender próximamente. Las mismas consistían en actuar contra España especialmente en el océano Pacífico; hostilizar, apresar e incendiar todo buque con bandera española empleando todos los medios disponibles; respetar a los buques neutrales o amigos; destruir el comercio marítimo hispano; interceptar las comunicaciones y las líneas de abastecimiento entre Chile y Perú; distraer la atención del Virrey del Perú; obtener informaciones sobre las fuerzas enemigas y patriotas de Chile y Perú; conocer la situación de España y si existían planes de enviar desde allí nuevas expediciones de refuerzo para las tropas del general Morillo; conocer la opinión de los patriotas de Chile, Perú, Guayaquil y Nueva Granada fomentando y apoyando sus movimientos de insurrección; introducir clandestinamente escritos y proclamas de la revolución; considerar en estado de bloqueo todas las plazas costeras españolas del Pacífico; liberar prisioneros patriotas que se hallaban en la isla de Juan Fernández; no extender la campaña más allá de los 11° de latitud Norte a menos que se tuviera noticia de la partida de alguna expedición española procedente de Panamá o Trujillo con dirección a Perú, a la que tendría que atacar y destruir; etc.[1]

En cuanto a los preparativos y a la organización, diremos que la escuadrilla corsaria se integró con 4 buques cuyos nombres, comandos y características generales eran:

Fragata "Hércules": insignia del Jefe de la escuadrilla y comandante, coronel de marina Guillermo Brown; 2° Comandante, Walter D. Chitty. Eslora: 38m., manga: 6m., puntal: 5,80m., calado: 2,25m. Tripulación: entre 102 y 200 hombres. Artillería: entre 23 y 29 cañones ("de a 2", "de a 8", "de a 12" y "de a 24"). Tropa embarcada: al mando del capitán Nicolás García. Era un antiguo mercante ruso. Intervino activamente en la Campaña Naval de 1814 contra Montevideo siendo insignia del Jefe de la escuadrilla patriota Guillermo Brown, a quien le fue obsequiada como premio por su gran actuación en aquella heroica y decisiva campaña. Para actuar en corso fue forrada en cobre, cubierto su casco con cueros y recorrida en Ensenada.

Bergantín "Santísima Trinidad": aportada por el Estado. Comandante, Miguel Brown. Eslora: 30m., manga: 8,30m., puntal: 3m., calado: 1,80m. Tripulación: entre 58 y 130 hombres. Artillería: entre 16 y 20 cañones ("de a 3",

"de a 6", "de a 8", "de a 12", "de a 18" y "de a 24"). Construido en Corrientes o Asunción.

Corbeta "Halcón": adquirida y armada en corso por el doctor Vicente A. Echevarría. Comandante, Hipólito Bouchard. Eslora: 36m., manga: 6m., puntal: 5,90m., calado: 2,50m. Tripulación: aproximadamente 104 hombres. Artillería: entre 18 y 22 cañones ("de a 8", "de a 12" y "de a 18"). Construida en Francia.

Goleta "Constitución": adquirida y equipada por emigrados chilenos residentes en Buenos Aires. Comandante, Oliverio Russell. Eslora: 28m., manga: 5,75m., puntal: 5,60m., calado: 2,90m. Tripulación: 45 hombres. Artillería: 7 cañones ("de a 4", "de a 8", "de a 16" y "de a 18"). De construcción supuestamente norteamericana.

Respecto a los comandantes navales citados diremos que el Jefe de la escuadrilla, el futuro almirante Guillermo Brown, que a su vez en aquel momento se desempeñaba como Comandante General de Marina de las Provincias Unidas, era un audaz y extraordinario marino nacido en Irlanda el 22 de junio de 1777, que habiendo llegado a Río de la Plata en 1810, se dedicó inicialmente al comercio para luego abrazar la causa de la Revolución de Mayo. Su entusiasmo lo llevó a tomar parte activa en la creación de la escuadra patriota de las Provincias Unidas y a ser designado Jefe de la misma por disposición del Director Supremo. Entre marzo y mayo de 1814 Brown dirigió la campaña naval contra los españoles de Montevideo, venciéndolos en los decisivos encuentros de Martín García, Buceo y Montevideo poniendo fin al dominio de España en el Plata. Luego de la misma fue designado Comandante General de Marina y por su gran interés en realizar una guerra de corso contra España y por otras circunstancias derivadas del confuso e inestable panorama político que se vivía en Buenos Aires, logró quedar finalmente al frente de los buques corsarios ya mencionados. Años después, al estallar la contienda con el Imperio del Brasil, Guillermo Brown fue designado nuevamente Jefe de la escuadra de las Provincias Unidas y durante el transcurso del conflicto (1825-1828) obtuvo grandes triunfos sobre la poderosa escuadra imperial (Los Pozos y Juncal, entre otros), dando magníficas muestras de su valentía y talento. En 1839 fue llamado una vez más al servicio naval al serle confiado el mando supremo de la escuadra de la Confederación Argentina con motivo de la guerra contra la República Oriental del Uruguay, cargo que ejerció hasta agosto de 1845, habiendo confirmado su experiencia como conductor y jefe naval, por ejemplo, en las acciones de 1841 frente a Montevideo y en Costa Brava (agosto de 1842) derrotando a la escuadrilla Oriental comandada por José Garibaldi. Retirado definitivamente de la vida naval, el almirante Guillermo Brown, "Padre de la

Patria en el Mar" para los argentinos, falleció en Buenos Aires el 3 de marzo de 1857.

Acompañarían al coronel de marina Guillermo Brown dos distinguidos hombres de mar: su cuñado Walter D. Chitty y su hermano Miguel Brown. A ellos se habría de agregar el luego capitán de navío Hipólito Bouchard, marino aguerrido y valiente, nacido el 15 de enero de 1780 cerca de Saint Tropez (Francia). Marino mercante primero, se plegó al movimiento de Mayo; por ello fue incorporado como comandante de uno de los tres buques que integraron la primera escuadrilla argentina, que fue vencida por la española en San Nicolás (1811). Luego integró brevemente la segunda escuadrilla comandando una de sus unidades, con la que se enfrentó a los barcos españoles que bombardeaban Buenos Aires. Alejado por un tiempo del servicio de Marina se incorporó como Subteniente al glorioso Regimiento de Granaderos a Caballo creado por el general José de San Martín con el que participó en la acción de San Lorenzo y alcanzó la jerarquía de Capitán. En 1815 volvió a la Marina como Comandante de la "Halcón", próxima a partir en campaña de corso. Algunos años después, habría de realizar su hazaña más famosa: comandar la fragata "La Argentina" en su espectacular corso alrededor del mundo (1817-1819). Tomó parte también en la expedición libertadora de San Martín al Perú (1820). Radicado definitivamente en el Perú, sirvió en su Marina de Guerra y llegó a ser por poco tiempo Jefe de su escuadra. Fue asesinado en 1837 por uno de los peones de su ingenio azucarero situado en Nazca. Finalmente, el último comandante naval fue el teniente coronel de Marina Oliverio Russell, natural de Escocia, que se había desempeñado notablemente durante la Campaña Naval de 1814 comandando diferentes buques de las Provincias Unidas y llegando a ser 2° Jefe de la escuadra.

COMIENZO DE LA CAMPAÑA

La fragata "Hércules" y el bergantín "Santísima Trinidad" zarparon de Buenos Aires el 15 de octubre de 1815 y tras una breve estadía en Colonia del Sacramento y Montevideo pusieron proa hacia el Atlántico Sur el 24 de octubre, seguidos pocos días después por la corbeta "Halcón" y la goleta "Constitución".

Luego de una navegación tranquila y sin inconvenientes, la "Hércules" y el "Santísima Trinidad" doblaron el Cabo de Hornos penetrando así en el océano Pacífico. Al alcanzar el archipiélago Madre de Dios (costa Sur de Chile) ambos buques fueron recibidos por un furioso y violento temporal del Oeste y Noroeste, con fuertes ráfagas de viento, lluvias, espesa niebla y nieve. Esto provocó la pérdida del tajamar del "Santísima Trinidad" y el riesgo de que sucediera lo

mismo con su bauprés. En tan crítica y comprometida situación, sufriendo un clima tan hostil y amenazados por peligrosos escollos, rocas y rompientes, la "Hércules" y el "Santísima Trinidad" se refugiaron en la boca Occidental del Estrecho de Magallanes e intentaron fondear sin éxito en la isla de Westminster Hall (la "Hércules", por ejemplo, perdió sus dos anclas en esa difícil tarea). Finalmente ambos buques fueron separados por el inclemente temporal que no daba tregua alguna. Perdido todo contacto con su acompañante, la "Hércules" fue arrojada contra unas rocas a flor de agua que le causaron daños en su casco y un considerable rumbo cerca de proa. Al mejorar el tiempo, la castigada insignia de Guillermo Brown logró entrar en una caleta que formaba un dique natural, sitio ideal para realizar las tan necesarias reparaciones. Durante las mismas se descubrió la quilla, se carenó el casco y se taparon los rumbos. Poco después, la "Hércules" encontró al "Santísima Trinidad", que había reparado sus averías en una bahía de Tierra del Fuego.

Unidos ambos buques, continuaron su navegación fondeando en isla Mocha, cerca de Talcahuano, donde se les unió la corbeta "Halcón", que había sufrido también un tremendo temporal durante catorce días mientras superaba el Cabo de Hornos. Bouchard informó del trágico naufragio de la goleta "Constitución" en esa peligrosa travesía y reconoció el mando supremo de Guillermo Brown sobre la escuadrilla corsaria, además de coordinarse las actividades a seguir. El 31 de diciembre de 1815, Brown y Bouchard suscribieron un convenio sobre las presas que se obtuvieran en el transcurso de la campaña. Es de destacar que con los tres buques corsarios se encontraba la goleta "Mercedes" apresada, según el capitán de navío Héctor Ratto, por Bouchard (dicha goleta iba desde Chiloé al Callao y luego de desembarcarse tripulación y víveres fue echada a pique).

Luego de hacer aguada y provisión de cerdos salvajes, los corsarios abandonaron isla Mocha. El Jefe de la escuadrilla dispuso seguir con la "Hércules" hasta las islas de Juan Fernández para liberar a los patriotas allí prisioneros, lo que no fue posible por el mal tiempo reinante y problemas con el bauprés, poniendo proa hacia las costas del Virreinato del Perú en demanda del Callao, punto de reunión general con el resto de sus buques, mientras que la "Halcón" y el "Santísima Trinidad" tomaron dirección Noreste cruzando Valparaíso para llegar al Callao.

Por una fragata inglesa, las autoridades españolas de Chile tomaron conocimiento de la presencia de los corsarios frustrándose así incursiones de éstos sobre Talcahuano y Valparaíso.



Almirante Guillermo Brown.
Jefe de la escuadrilla corsaria, 1815-1816, en la guerra de la independencia americana, a bordo del buque insignia fragata "Hércules".
(Foto reproducida de: **Historia Marítima Argentina,** T. VI, Buenos Aires, 1988).

EN EL CALLAO (ENERO DE 1816)

A comienzos de enero de 1816, los buques de Brown se encontraban en plena navegación rumbo a un duro desafío: el Callao, sitio que sería escenario de intensos enfrentamientos, en donde chocarían la intrepidez de los corsarios y la bravura de los defensores del Rey.

El Callao era el más importante puerto del Virreinato del Perú y de todo el océano Pacífico. A su condición de centro principal del comercio hispano y punto clave dentro de las rutas mercantiles entre España y América, se agregaba el hecho de ser núcleo fundamental de defensa de las costas del Perú y del litoral marítimo del Pacífico en general, poderosa plaza fuerte y base de operaciones de la Real Armada. El área en la cual se halla el puerto del Callao está constituida por la bahía homónima (en el Norte) y la bahía de Miraflores (en el Sur), separadas por una delgada península (La Punta). En su aspecto defensivo, el Callao estaba protegido por una gran fortaleza (el Real Felipe), dos fuertes y algunas baterías costeras artilladas, con un total de más de 200 cañones de diversos y variados calibres. De todas estas estructuras, la más poderosa e imponente era la fortaleza del Real Felipe, erigida por disposición del Virrey José Manso de Velasco, Conde de Superunda. Su construcción se inició en 1747 y terminó en 1776. El proyecto se debió al cosmógrafo francés Luis Godin participando además el matemático español José Amich (a su vez director de la obra) y el experto en fortalezas Juan Francisco Rossa, también español. El Real Felipe constituye un pentágono irregular (con un perímetro total de 1500 m.), con muralla circundante, cordón, parapeto, terraplén y cinco baluartes ("El Rey", "La Reina", "San Felipe", "San Carlos" y "San José", de los cuales sólo los dos primeros poseen torreones circulares). En su construcción se utilizó ladrillo, piedra y calicanto (mezcla de piedra, cal, arena y huevos de aves guaneras). Su potencial estaba compuesto por casi 213 piezas de artillería. Los Virreyes Manuel Amat y José Fernando de Abascal se cuentan entre quienes se preocuparon muy especialmente por las obras de refuerzo realizadas en esta fortaleza. Quien escribe estas modestas líneas tuvo la oportunidad y el honor de visitar recientemente el Real Felipe y admirar su majestuosa estructura, testigo de tantas hazañas y luchas, enmarcada por las bellas aguas del océano Pacífico desde donde audaces atacantes buscaron tenazmente rendirla y someterla. Finalmente, es de mencionar en el aspecto naval que en el Callao, la Real Armada estaba pobremente representada (dada la decadencia iniciada luego de Carlos III y agravada por la derrota de Trafalgar en 1805), pues no contaba con buques de guerra capaces o adecuados para hacer frente a incursiones desde el océano contándose apenas con barcos menores, lanchas cañoneras y mercantes armados.

Con anterioridad a los ataques que habrían de realizar el coronel de marina Guillermo Brown y sus corsarios en enero de 1816, el Callao hizo frente a muchas otras amenazas e incursiones marítimas, tales como las protagonizadas por piratas y corsarios ingleses y holandeses (Drake en 1578, Cavendish en 1587 y Jacobo L'Hermite Klerk en 1624).

Aprovechando la debilidad de la Real Armada en el Callao, Brown se proponía capturar naves mercantes allí fondeadas o bien que entraran a puerto, llevar diferentes golpes de mano sobre sus costas y defensas a efectos de desmoralizar al enemigo, tomar contacto con los patriotas e introducir panfletos revolucionarios entre la población para provocar un alzamiento general, mientras que la toma del Callao se consideraba prácticamente imposible dados los pocos buques y escasos recursos de que disponían los corsarios rioplatenses y la inexpugnabilidad de las estructuras defensivas ya mencionadas.

Brown dispuso poner proa en dirección al archipiélago de las Hormigas (33 millas al oeste del Callao) con la intención de realizar algunas presas, logrando el 11 de enero capturar al bergantín guanero "San Pablo", procedente del Callao, el cual fue desarbolado y colocado como pontón y hospital en las Hormigas, adonde se destinarían los prisioneros, heridos y enfermos. Inmediatamente, Brown tomó como bases de operaciones para sus actividades corsarias en la zona, a las islas de las Hormigas y San Lorenzo (ubicada frente a La Punta).

El 13 los corsarios se apoderaron de una importante presa en Morro Quemado, cerca de las Hormigas: la fragata mercante "Gobernadora", que se hallaba en viaje desde Guayaquil al Callao. Este buque transportaba mercadería valuada en $ 1.000.000 consistente en trigo, cera, cacao y otros productos. Es de destacar que a bordo se encontraban también comerciantes y presos políticos (entre éstos últimos, el teniente coronel Vicente Banegas, del ejército patriota de Nueva Granada, que venía engrillado para ser juzgado en Lima). Los prisioneros enemigos fueron trasladados al "San Pablo". La "Gobernadora" fue luego armada e incorporada a la escuadrilla de los corsarios.

Al día siguiente del apresamiento de la "Gobernadora", se verificó la reunión de los tres buques corsarios: fragata "Hércules", corbeta "Halcón" y bergantín "Santísima Trinidad". Entre el 14 y el 18, los corsarios de Brown navegaban entre las Hormigas y San Lorenzo buscando mantenerse alejados y fuera de la vista del Callao para que la sorpresa les permitiera hacer nuevas presas; así lograron capturar tres barcos: el "Nuestra Señora del Carmen", alias "Andaluz", que se lo artilló con dos cañones para servir en la escuadrilla; la corbeta "Montañesa", que había partido del Callao rumbo a Chiloé; y un bergantín que fue luego echado a pique por los corsarios.

Sin embargo, una circunstancia inesperada impidió a Brown seguir conservando el factor sorpresa para sus actividades, ya que uno de sus prisioneros alojados en el "San Pablo" (el carpintero de la "Gobernadora" seguido por unos compañeros), logró reparar un bote y escapar al continente alcanzando Chancay y luego Lima el dia 19. Aquí informó todo a las autoridades españolas, que pudieron conocer así la presencia de los corsarios insurgentes en las proximidades del Callao, hasta ese momento ignorada. Esto permitió que los buques mercantes fondeados en el Callao y que estaban listos para zarpar a España y otros destinos se salvaran de ser apresados por los corsarios, quienes por su parte, ya no gozarían de la misma comodidad y facilidad de antes para obtener presas. "Viva el Rey" (publicación española editada en Lima) dio enorme trascendencia a este suceso protagonizado por el mencionado carpintero y que tan feliz fue para los españoles:

> "*Este* [carpintero] *fué el instrumento de que Dios se valió para evitar los grandes daños que habrían hecho los malvados* [corsarios], *si, como pensaban, hubiesen permanecido allí sin que se supiese de ellos; pero el intrépido carpintero proyectó fugar, y apenas la fragata corsaria salió a hacer su crucero, conquistó a los que con él estaban y entre todos trataron de componer un bote que habían dejado allí por inútil, y valiéndose de unas hachuelas que sacaron de unos baúles, lograron ponerlo en estado de embarcarse en él, como se embarcaron 21 hombres y también los enfermos de la tripulación enemiga. El 18 llegaron felizmente a Chancay, y el 19 a Lima, y dieron el primer aviso de los piratas. Si Dios no inspira este heroico arrojo al carpintero, se arruinan muchos, pues estaban al salir para España las fragatas Minerva, Tagle, Comercio y varios otros buques para diversos destinos, todos los que hubieran sin duda caído en manos de estos ladrones*"[2].

Igualmente quiso la suerte que dos fragatas mercantes españolas lograran de milagro entrar al Callao sin ser advertidas por los corsarios: "*También hizo la Providencia que pasasen sin ser vistos y entrasen al puerto felizmente la Montezuma, que venía por intermedios con más de 200.000 pesos en plata sellada y barras; y la Carlota con muy valioso cargamento de España*"[3].

La presencia de los corsarios patriotas causó gran alarma y preocupación en Lima y el resto del Virreinato del Perú, que todavía recordaban los ataques de ingleses y holandeses de siglos anteriores. Por ello se apresuraron los preparativos para defender el Callao y costas adyacentes, área priorizada por los corsarios para desplegar sus actividades. La **Gaceta del Gobierno de Lima**, en su nº 14 del 17 de febrero de 1816, dice: "... *ántes del 20 de dicho enero, ya la costa de S. y N.*

del Callao se hallaba guarnecida con respetables destacamentos de caballeria, reforzada la guarnicion de la plaza, retirados los presidiarios y tropa de S. Lorenzo..."[4] En lo naval se ordenó que las naves mercantes fondeadas quedaran acoderadas, se desplegaron 6 cañoneras y algunas lanchas armadas para proteger las costas y se enviaron una goleta y un falucho en tareas de exploración para vigilar los movimientos de los corsarios. Hacia fines de enero, se tomaron medidas más ofensivas a fin de buscar y enfrentar aguas afueras a los buques de Brown; así surgió la idea de crear una escuadrilla por iniciativa del Real Tribunal del Consulado, que fue armada y tripulada gracias a la donación voluntaria de los comerciantes locales (que alcanzó $ 200.000). Dicha escuadrilla se integró con buques mercantes fondeados en el Callao y quedó al mando del Piloto Isidoro Couseiro, claro indicio de la aguda crisis que experimentaba la Real Armada en uno de sus principales apostaderos navales de ultramar; esta circunstancia motivó un severo comentario del periódico la **Gaceta del Gobierno de Lima**, al decir: "*Ya que la gran division del general Morillo fue á dar á costa firme ¿por qué ha quedado el Rio de la Plata tan destituido de algunas fuerzas navales, que hayan podido salir impunemente las que están en el dia insultando nuestras costas?*"[5] La organización de esta escuadrilla fue seguida con particular interés por el mismo periódico:

> "*El benemérito tribunal del Consulado de esta Capital activa á la brevedad el armamento de los seis mejores buques de bahia que se harán á la mar dentro de ocho días en persecucion de los enemigos; y aumentadas las fuerzas sutiles del puerto, queda perfectamente á cubierto de experimentar ninguna desgracia. La Costa se halla guarnecida con gruesos destacamentos de caballeria, y no hay providencia que no se haya expedido por nuestro zeloso gobierno para evitar en lo posible los perjuicios que podian originarse á este recomendable comercio, digno por su firme generosa conducta de toda la proteccion de la superioridad*"[6].
>
> En su nº 9 (27 de enero de 1816) se anuncia que:
>
> "*Los comisionados del real tribunal del Consulado y comercio de esta Capital para el apresto y armamento de los buques que han de salir en persecusion de los piratas de Buenos-Ayres, que se han presentado á bloquear el puerto del Callao, hacen saber á la gente de mar y á toda persona que estuviere en aptitud de alistarse en dicha expedicion: que además de la gloria que les resultará de ella por mediar la defensa de nuestra santa religion (vulnerada por los inmorales extranjeros que mandan las*

embarcaciones de los citados rebeldes), y el honor de este Reyno, tendrán un premio superior al que de ordinario se les satisface, que á favor de los apresadores [...],

se pagará:

A la clase de marineros al mes ps. 25
A la de grumetes 14
A la de pages 8

Y al mismo tiempo se anticipará á cada individuo una mesada para su habilitacion por el citado tribunal, á cuyo cargo corre el pago de todos los gastos y sueldos de esta expedicion. No saldrá, hasta que se verifique su regreso, buque alguno del Callao...Los comisionados toman tanto mayor empeño en llevar al cabo tan Importante expedición quanto que están seguros de que no puede haber Oficial ni marinero español, que al verse insultados por un conjunto de piratas ingleses, franceses y rebeldes (los quales empiezan por robar y echar á pique nuestros buques antes de conocernos), dexe de sentirse animado de aquel irresistible valor que asegura la victoria y ha colocado tantos españoles en la lista de los héroes"[7].

A comienzos de febrero de 1816 la escuadrilla quedó lista, aunque en verdad nunca alcanzó a combatir contra los corsarios pues éstos se encontraban lejos operando en Guayaquil. La **Gaceta del Gobierno de Lima** (nº 14, 17 de febrero de 1816) anunciaba que el:

"*...14 á las quatro de la tarde principió á dar la vela, y el 15 se mantuvieron los seis buques de que se compone fondeados en el Cabezo de la isla de San Lorenzo... La velocidad con que se ha aprontado este armamento en circunstancias de escazear tanto los recursos, demuestra bien que no hay obstáculo bastante á inutilizar los esfuerzos de un gobernador próvido y celozo; y que los sacrificios que cuesta á un pueblo el escarmiento de sus enemigos, se prestan con más facilidad y gusto mientras más adversa y contraria se manifiesta la suerte...*"[8]

Por su parte, el coronel de marina Guillermo Brown tomó la audaz decisión de bloquear el Callao con sus escasos buques respondiendo a los fines indicados anteriormente (20 de enero). Este mismo día por la noche, Brown lanzó su primer ataque a fondo hacia el interior del Callao dirigiendo él mismo en persona unos botes armados que abrieron fuego sobre los buques fondeados, los muelles y la población en general, causando gran confusión, pero la oscuridad hizo extraviar a los atacantes, quienes al poco rato tuvieron que retirarse. Mencionando esta acción, la **Gaceta del Gobierno**

de Lima (nº 14, 17 de febrero de 1816) comunicó que "*los enemigos se presentaron a poco a la vista del Callao, y afirmaron su bandera insurgente casi a tiro de cañón de los fuertes; y el mismo 20 tuvieron el arrojo de atacar con sus botes á los buques de bahía, y no encontrando sino resistencia y fuego replegaron sus fuerzas, y picaron los cables haciéndose más afuera las dos corvetas y el bergantín de que se componía su esquadra*"[9].

Al amanecer del 21, los buques corsarios se hallaban fondeados en la boca del Rímac y saludaron al cañón la bandera azul-celeste y blanca de las Provincias Unidas. Por mediodía, se acercaron a la bahía del Callao y mantuvieron un duelo artillero con las defensas de tierra y unas lanchas armadas. Este inaudito desafío a los célebres castillos del Callao mereció el siguiente comentario de "Viva el Rey" (24 de mayo de 1816):

> "*El 21 amaneció fondeado cerca del río con la mayor insolencia que es imaginable, como que sabía* [Brown] *que en el puerto no había ninguna lancha cañonera, ni buque armado. Su fuerza consistía en una fragata grande, una corbeta y un bergantín. Y la Gobernadora y el paylebot* [**Nuestra Señora del Carmen**, alias **Andaluz**] *que armaron como está dicho. El 21 isaron anclas y vinieron dos o tres a fondear en la misma bahía; tiraron algunos cañonazos como por burla; se les contestó de los castillos; volvieron a levarse y andubieron voltejeando hasta la medianoche...*"[10]

En la medianoche del 22, el Callao fue víctima de una punzante incursión de los corsarios de Brown cuando éstos entraron a cañonazos al puerto causando grandes daños en los buques y construcciones allí existentes y logrando echar a pique la fragata española "Fuente Hermosa". Tal conmoción provocó este ataque en toda la población del Callao que unos mercantes suspendieron su zarpada y desembarcaron apresuradamente su carga ("*la precipitación fué tanta que los pesos fuertes se derramaban por el muelle*")[11].

Durante cinco días los aterrados habitantes del Callao se vieron libres de las incursiones corsarias, sin que ello significara para nada el retorno de la calma. En la madrugada del 27 se produjo un arriesgado y audaz ataque cuando el coronel de marina Brown envió a su cuñado el valiente capitán Walter D. Chitty con unos botes armados a penetrar al interior del puerto. Chitty, con gran bravura, atacó en aquella oportunidad a una de las seis lanchas cañoneras apostadas para la defensa, que estaba tripulada por 50 soldados españoles que opusieron dura resistencia, no pudiendo llevársela por estar encadenada a un buque mayor desde donde se abrió un furioso fuego sobre los atacantes, cayendo Chitty gravemente herido. Ello determinó la retirada de los atacantes. Refiriéndose a esta acción, la **Gaceta del**

Gobierno de Lima (n° 14, 17 de febrero de 1816) explicó que "*a los pocos días quisiéron renovar sus tentativas; pero más preparados que ántes, y aumentadas nuestras fuerzas sutiles, debiéron experimentar* [los corsarios] *considerable pérdida...*"[12]; aportando más detalles, "Viva el Rey" (24 de mayo de 1816) informó que los corsarios mantuvieron el bloqueo sobre el Callao intentando algún que otro amague sobre el interior del puerto "*ya de día, ya de noche hasta el 27 en la noche, que tubieron el insolente arrojo de venir á la bahía 4 ó 5 botes, habiendo hecho previamente muchas candeladas en el cabezo de la isla de los barcos* [San Lorenzo] *para llamar la atención. Entraron sus botes por sotavento de nuestros buques, y al quién vive, contestaban: ronda. Un bote abordó a una de las 6 lanchas cañoneras que ya estaban armadas, y se trabó una sangrienta acción. Quiso la fortuna que en la lancha habían 50 extremeños de las tropas nuevas de España, y a bayoneta y bala defendieron la lancha, que, de no, la sacan. Acudieron los botes de auxilio, y ellos huyeron después de haber recibido mucho daño, tanto de las bayonetas como de los innumerables tiros que se les tiró*"[13]; por su parte, Guillermo Brown en sus Memorias, recuerda que "*el capitán Chitty se portó bizarramente en uno de estos ataques efectuados por los botes de la escuadra, abordó y tomó posesión de una cañonera; pero encontrándola encadenada a la popa de un buque de mucho porte, desde donde se hacía un fuego mortífero, se vió forzado a abandonarla, severamente herido*"[14].

El 28 tuvo lugar la última ofensiva de los corsarios sobre el Callao cuando lograron apoderarse de dos importantes presas: durante el día capturaron la fragata "Candelaria", procedente de Valparaíso con carga de granos; en tanto que al anochecer tomaron una de sus más valiosas presas: la fragata "Consecuencia", que había partido de Cádiz en octubre de 1815 llevando a bordo un valioso cargamento y algunos pasajeros de categoría (por ejemplo, el brigadier Juan Manuel de Mendiburu, que viajaba para hacerse cargo de la Gobernación de Guayaquil; León Altolaguirre, Contador Mayor del Real Tribunal de Cuentas de Lima; Andrés Ximénez, Juez Subdelegado de la Provincia de Jauja; y José Antonio Navarrete, Fiscal de la Audiencia de Chile). Este buque fue luego armado por los corsarios y habría de cumplir posteriormente una extraordinaria campaña de corso alrededor del mundo al mando de Hipólito Bouchard bajo el nuevo nombre de "La Argentina". Uno de los pasajeros de la "Consecuencia", el brigadier Mendiburu, en carta al Virrey del Perú Marqués de la Concordia, dice que:

> "*Habiendo salido de la Bahía de Cádiz en la fragata Consecuencia con dirección al Callao el 11 de octubre del pasado, logramos ponernos en el Puerto de ntro. destino a tiro de cañón de su fondeadero el 28 de Enero del presente a las siete y media de la*

noche, y cuanto, tanto menos rezelozo de cualquiera acontecimiento cuanto q. en tan segura posisión, no tuvimos el menor motivo de ello más engolfados estabamos en el placer de haber vencido nuestra navegasión comenzando ya á gozar del contento consiguiente al deseado fin de tan dilatado viage; nos encontramos con la sorpresa mayor, q. puede darseal ponérsenos p.r el costado de bavor un Bergantin, y p.r la Popa una Fragata que con su fuego nos obligaba a la rendición, qe nos intimaba con sus voces. Semejante inesperada novedad infundio gran confución en dicha Consequencia; mas nostante se puso de la vuelta de fuera cuya maniobra fue la más rápida q.e se puede ejecutar. En virtud de ella, los enemigos nos perseguian y por atolondramiento de los Timoneles y Pilotos no podiamos desprendernos de su dirección. Al ver esto, y q.e toda la tripulación abandonó el Alcázar metiéndose bajo de cubierta, resolvió rendirse el Capitán lo que se verificó como a los tres cuartos de hora siguiendo toda esta noche ntra Fragata de la vuelta de fuera, hta. q.e en la mañana del 29 a Sotavento de las Hormigas nos encontramos con otra frag.ta súbdita de los buques de que fuimos apresados, q.e custodiaban a la fragata Candelaria, también apresada en el cabezo de la Isla. En toda la noche no pudimos enterarnos de la Nación de q.e eramos presa, pues entre Ingleses, Españoles y Franceses, q.e son los enemigos no se oía mas vos q.e la de viva la Patria, y fué con el dia que nos cercioramos de q.e dichos tres buques comandados por el Inglés Guillermo Brown, q.e se titula Comodoro, eran procedentes de Buenos Aires y ausiliados por el Gobierno revolucionario intruso en ese Virreinato"[15].

En los ataques lanzados sobre el Callao, los corsarios tuvieron 24 muertos (enterrados en la isla de San Lorenzo) y 6 heridos, mientras que sus buques no sufrieron averías de consideración; los españoles, por su parte, consideraron que las bajas enemigas fueron 34 y en cuanto a las propias la **Gaceta del Gobierno de Lima** (nº 11, 7 de febrero de 1816) haciendo mención a una de las últimas incursiones de los corsarios señala que éstos "*deben haber sufrido considerable pérdida. La nuestra fue de dos muertos, dos heridos y un contuso*"[16].

RETIRADA

Luego de diez dias de duro bloqueo, el coronel de marina Guillermo Brown decidió finalmente levantarlo y abandonar el Callao el 30 de enero de 1816,

poniendo proa hacia el Norte en dirección a Guayaquil, donde le esperarían nuevas aventuras y desventuras. Según las palabras de Brown "*la escuadra republicana continuó el bloqueo de este puerto* [...] *sin poder por una sola vez comunicar con los patriotas en tierra, ni proporcionarse víveres, y habiendo el mal tiempo sobre el Cabo de Hornos echado a perder una cantidad considerable de los embarcados al principio, se resolvió ir a Guayaquil, cuya ciudad, según noticias recibidas de un Teniente Coronel Vanegas del ejército de Nueva Granada, prisionero a bordo de la presa Gobernadora en su viaje a Lima para juzgarle, estaba muy mal guarnecida y pronta a levantarse, si se le ofrecía ocasión favorable*"[17].

Comentando las operaciones realizadas en el Callao, el capitán Walter D. Chitty expresó con satisfacción que "*reunida otra vez nuestra pequeña flota entramos al Puerto del Callao y rompimos fuego sobre los buques y la ciudad (enarbolando orgullosamente la bandera de la Independencia) y les causamos* [a los realistas] *considerable daño*"[18]; contrariamente la **Gaceta del Gobierno de Lima** (n° 14, 17 de febrero de 1816) minimizó lo hecho por los corsarios patriotas en el Callao "*pues el gobierno de Buenos Ayres creyó encontrar en nuestras costas la puerta abierta para la introduccion de sus apóstoles, y ostentando como lo ha tenido de costumbre prepotencia y proteccion, lograr que los pueblos les aclamasen sus libertadores, y les diesen en sus puertos asilo y hospedage*"[19].

Sobre los resultados y consecuencias de la presencia de la escuadrilla corsaria del coronel de marina Guillermo Brown en el Callao diremos que la tarea de perseguir, hostilizar y destruir el comercio marítimo español se cumplió bastante satisfactoriamente al capturarse 7 presas con rico cargamento (algunas de las cuales fueron incorporadas a la escuadrilla para distintas funciones y otras fueron echadas a pique); se conmocionó y puso en alerta máxima a todo el Virreinato del Perú; mostró la debilidad del principal bastión naval español del Pacífico y la impotencia de la Real Armada para hacer frente eficazmente a amenazas procedentes del mar; si bien no se logró establecer vínculos con los patriotas peruanos ni provocar una insurrección antiespañola en el Virreinato, se preparó de alguna forma el terreno para la expedición libertadora que el general José de San Martín condujo por tierra y mar para darle su independencia al Perú; el sometimiento del Callao no fue posible por los modestos medios y recursos disponibles (que influyeron en la decisión de Brown de abandonar el bloqueo ante las perspectivas de que se prolongara demasiado); los corsarios rioplatenses fueron un inesperado desafío para las tan famosas defensas levantadas en las costas (que también incidieron en la resistencia de la plaza), orgullo y gloria de la ingeniería militar hispana; anticipó los ataques que pocos años después lanzaría

Lord Cochrane con la escuadra chilena; mostró la audacia y valor de los marinos patriotas e hizo flamear con honor en el Pacífico español el pabellón de las Provincias Unidas del Río de la Plata, que pese a sus problemas, era, a principios de 1816, la verdadera vanguardia de la revolución destinada a dar la emancipación a gran parte del continente americano.

NOTAS

1. Ver: "Instrucciones reservadas que confiere el Gobierno de las Provincias Unidas del Rio de la Plata a M. Miguel Brown, Comandante de la corbeta de guerra El Hércules para el corso en el Mar del Sud contra la bandera española. 2 de septiembre de 1815". En: **Documentos del Almirante Brown,** tomo I, pp. 169-171.
2. Fechado el 24 de mayo de 1816. En: **Documentos del Almirante Brown**, tomo I, pp. 246-247.
3. "Viva el Rey", 24 de mayo de 1816. En: **Documentos del Almirante...** *Ibidem*, tomo I, p. 247.
4. **Gaceta del Gobierno de Lima,** tomo I, 1816, p. 98.
5. N° 8, 25 de enero de 1816. En: **Gaceta del Gobierno de...** *Ibid*, tomo I, 1816, p. 56.
6. N° 8, 25 de enero de 1816. En: **Gaceta del Gobierno...** *Ibid*, tomo I, 1816, p. 55.
7. En: **Gaceta del...** *Ibid*, tomo I, 1816.
8. En: "Gaceta..." *Ibid*, tomo I, 1816, p. 97. La escuadrilla la integraron 5 fragatas y 1 bergantín, todos mercantes armados; sin embargo la **Gaceta Extraordinaria de Buenos Aires** del 24 de mayo de 1816 detalla el "Estado de los Corsarios Armados y despachados de Lima, para batir a los de Buenos – Ayres" e indica la existencia de 5 buques en vez de los 6 señalados: fragata "Tagle" (6 cañones de a 24 y 20 de a 12), fragata "Palafox" (16 cañones de a 8 y 4 de a 18), fragata "Reina de los Angeles" (20 cañones de a 12, 2 de a 18 y 2 carronadas de a 24), fragata "Minerva" (20 cañones de a 18) y bergantín "Europa" (16 cañones de a 8 y 2 de a 12). Total: 1038 hombres de tripulación. En: **Documentos del...** *Op. cit.*, tomo I, p. 245.

   *Según "Viva el Rey" (24 de mayo de 1816), "*luego que el perverso Brown, comandante de los corsarios, supo la fuga de los prisioneros, entró en furor y tomó la descabellada resolución de irse al Callao*". En: **Documentos...** *Op. cit.*, tomo I, p. 247.
9. En: **Gaceta...** Ib, tomo I, 1816, p.98. Véase también la **Gaceta del Gobierno de Lima** (n° 8, 25 de enero de 1816): "*El 20 por la tarde afirmaron* [los corsarios] *su bandera insurgente de Buenos Ayres, y comenzaron á cañonear la bahia, población y plaza del Callao, sin causar daño alguno, hasta que al arrimarseles al amanecer* [21] *nuestras fuerzas fútiles* [sutiles], *y habiendo pasado una bala de á 24 por la inmediacion del comandante de la corveta Hércules M. Wiliam Brun* [...], *picó al ancla la comandanta y se hicieron afuera, para evitar un descalabro*". En: **Gaceta...** *Ibid*, tomo I, 1816, p. 55.
10. En: **Documentos**... *Op. cit.*, tomo I, p. 197.
11. "Gaceta Extraordinaria de Buenos Aires" (24 de mayo de 1816). En: **Documentos...** *Op. cit.*, tomo I, p. 245.
12. En: "Gaceta...", *Op. cit.*, tomo I, 1816, p. 98.

13. En: **Documentos...** *Op. cit.*, tomo I, p. 197.

14. "Memorandum de las operaciones navales de la Marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el Emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de Oficiales". Reproducido en: Carranza, A.J. **Campañas Navales de la República Argentina,** volumen IV, notas complementarias, tomos 3 y 4, p. 278.

15. Carta fechada en Guayaquil el 21 de febrero de 1816. En: **Documentos...** *Op. cit.*, tomo I, p. 234-235.

16. En: **Gaceta...** *Op. cit.*, tomo I, 1816, p. 80.

17. "Memorandum de las operaciones navales de la Marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el Emperador del Brasil, en el año de 1828..." *Op. cit.* Reproducido en: Carranza, A.J. **Campañas navales de la...** *Op. cit.*, volumen IV, notas complementarias tomos 3 y 4, p. 278.

18. Carta de Chitty al Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Londres, 14 de enero de 1817. En: **Documentos...** *Op. cit.*, tomo I, p. 279.

19. En: **Gaceta...** *Op. cit.*, tomo I, 1816, p.97.

FUENTES CONSULTADAS

Bibliográficas

- ARGUINDEGUY, Pablo E. **Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina**, tomo I. Buenos Aires. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- CAILLET-BOIS, Teodoro. **Historia naval argentina.**
- CARRANZA, Anjel J. **Campañas navales de la República Argentina,** volumen II, tomos 3 y 4, 2ª edición. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- DESTEFANI, Laurio H. **Manual de historia naval argentina,** 3ª edición. Buenos Aires. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.
- "Campaña corsaria de Brown (1815 – 1817). El juicio al Almirante", en **Historia marítima argentina,** tomo V, capítulo XII. Buenos Aires. Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987.
- PICCIRILLI, Ricardo. **Lecciones de historia naval argentina.** Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.
- RATTO, Héctor R. **Historia del Almirante Brown**, 4ª edición. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1986.

Documentales

- **Documentos del Almirante Brown**, tomo I. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1958.
- **Gaceta del Gobierno de Lima,** tomo I, 1816. Madrid. Ministerio de Relaciones Exteriores, 1971.

- "Memorándum de las operaciones navales de la Marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el Emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de Oficiales". Reproducido en Carranza Anjel J. **Campañas navales de la República Argentina**, volumen IV, notas complementarias tomos 3 y 4. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- "Memoria del Comodoro Brown sobre su viaje al Pacífico por el Cabo de Hornos. Pérdida de la Trinidad en Guayaquil y captura de la Hércules por el buque Brazen de SMB". En **Memorias del Almirante Brown**. Buenos Aires. Academia Nacional de la Historia, 1957.

Estrategia para la adhesión del Perú a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
(La primacia de la visión jurídica)[1]

JOSÉ CAVANI RÍOS

INTRODUCCIÓN

"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

Aun cuando en la actualidad no se discuten los beneficios y ventajas que nos brindará nuestra adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), este acto unilateral del Perú lleva veintitrés años sin concretarse. La responsabilidad de este hecho se ha centrado en nuestras autoridades políticas, las mismas que consideran a este documento internacional como polémico, sensible y desconocido tanto para alguno de ellos como para la población.

A partir de esto, planificar una estrategia de adhesión del Perú a la CONVEMAR pasa por reconocer esa penosa situación y vislumbrar la posibilidad de que en el futuro la suscripción a este tratado encuentre mayor oposición. Sin embargo, es importante señalar que pese a nuestra automarginación de la comunidad marítima internacional nuestra diplomacia y representación militar viene resguardando los intereses nacionales peruanos en el medio marino.

Diferentes entidades estatales, como el Ministerio de Defensa, el de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Pesquería y hasta el de Energía y Minas,

se han manifestado a favor de la firma de la denominada "Constitución de los Océanos" por considerarla una prioridad de la politica exterior. Lo propio ha sido sugerido por organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación y el sector empresarial.

Desde que en mayo del 2001 el entonces Canciller Embajador Javier Pérez de Cuéllar, remitiera este tratado universal al Congreso de la República para su aprobación, la responsabilidad de la adhesión peruana ha recaído sobre este Poder del Estado. Desgraciadamente, esto implicó que un documento eminentemente técnico-jurídico se transformase en un motivo de debate político adoptándose fórmulas *sui generis* para su reconocimiento.

Finalmente, es importante recordar que –en el momento en que se escribe este ensayo– nuestra Cancillería ha iniciado la ejecución de su estrategia con el fin de conseguir esta adhesión, partiendo de lo que a estas alturas ya es un hecho: La promulgación de la Ley que establece las líneas de base de nuestro dominio marítimo. A esto le acompaña una intensa campaña informativa en los medios de comunicación sobre los beneficios de suscribir la CONVEMAR.

Esta es la situación en la que se encuentra la Convención del Mar en nuestro país. Desde aquí el presente trabajo intentará reflexionar sobre las estrategias, que acompañe a las de nuestra Cancillería, que permitirán la incorporación del Perú a este importante tratado y así consolidar los esfuerzos que eminentes juristas, diplomáticos y marinos hicieron durantes las Conferencias Internacionales que las Naciones Unidas convocó para elaborar la CONVEMAR.

CAPÍTULO 1

LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN LOS ASUNTOS MARÍTIMOS

"Por primera vez en la construcción de una norma se impuso la capacidad de persuasión al uso de la fuerza o a la dádiva de la metrópoli".

Juan Miguel Bákula

1.1. Marco Conceptual

La palabra estrategia tiene desde sus orígenes etimológicos, hace más de 2500 años, una vinculación estrecha con el arte de la guerra. Derivado del vocablo griego *strategia*, que significa expedición militar, fue registrándose en algunos dispositivos de la antigüedad, como en las reformas de Dracón promulgadas 621

años A. de C., para terminar siendo analizada magistralmente en las obras de Clausewitz.

Sin embargo, luego de estos avances, la estrategia fue dejando progresivamente su ámbito militar para vincularse más con todos los niveles de la política, ya que esta "no puede considerarse solamente como un concepto de tiempo de guerra, sino, más bien, un concepto de altísimo nivel de abstracción de uso necesario desde los altos escalones de gobierno"[2].

En ese sentido, la estrategia empezó a plantearse como un "método de pensamiento que permite clasificar y jerarquizar los acontecimientos para seleccionar los procedimientos más eficaces"[3]. Adicionalmente, esta misma "abarca una realidad –vista o entrevista– e instintivamente sugiere de súbito un hacer, un modo de transformar en hecho lo concebido"[4].

La estrategia, aunque se ha universalizado, guarda en su interior, en su filosofía, el modelo de la Guerra. Por ello, Mercado Jarrín considera que ésta hace alusión a "toda organización racional de acciones en función de un fin por alcanzar, mediante el empleo más económico y de menor riesgo de los medios concretos disponibles"[5].

Este perfilamiento del concepto de Estrategia nos ha permitido que podamos encuadrarlo en dos planos: "uno abstracto y el otro concreto. Del primero se ocupan los filósofos y teóricos de la estrategia; del segundo, los planificadores prácticos"[6]. Queda claro, pues, que –para la finalidad de nuestro tema– las siguientes líneas emplearán el último de estos criterios.

1.2. Planeamiento Estratégico

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, estrategia significa el arte o traza (habilidad) para dirigir un asunto[7]. En ese sentido, aquella dirección se debe basar en lineamiento o áreas de acción, es decir en "las principales rutas y orientaciones que se siguen para alcanzar los objetivos estratégicos"[8].

Aquellas premisas nos llevan a colegir que el significado de estrategia para cualquier institución, en sentido amplio, equivale a la "forma de trabajo que les permita ordenar y orientar metodológicamente sus actividades para el logro eficaz y eficiente del propósito y los resultados que se hayan planteado"[9].

Para armar todo eso es necesario hacer un planeamiento o planificación estratégica que consiste en el "proceso analítico y metodológico que permite a los dirigentes de una organización tomar decisiones en un ambiente de alta incertidumbre sobre las orientaciones de ésta y los respectivos cursos de acción

que lleven a la obtención de sus objetivos de mayor nivel, tomando en cuenta los factores externos e internos que van a posibilitar el logro del éxito".

La característica principal de este planeamiento, que guiará el trabajo, es que éste se debe entender como un proceso que evolucionará de acuerdo a las necesidades que se presenten, siempre en el marco de una visión colectiva y una misión formulada. Hay que entender que los objetivos hacen posible llegar a cumplir la visión, y que ésta al mismo tiempo nos permite diseñar las estrategias que la harán realidad[10].

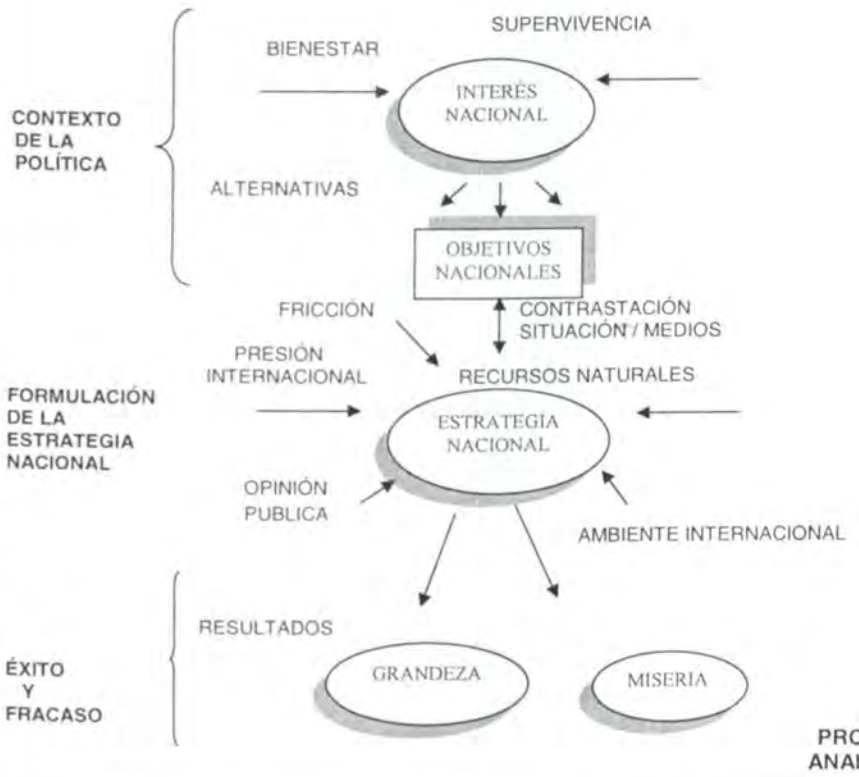
1.3. Planificación estratégica en los asuntos marítimos

La elaboración de estrategias dentro del ámbito de los asuntos marítimos está guiada necesariamente por el cumplimiento de los intereses nacionales en esta área. Es decir, los medios o procedimientos concordantes con el sistema de valores de una nación nos deben permitir conseguir el objetivo de resguardar estos intereses.

Aquellos lineamientos de acción, que son sinónimos de estrategia, aplicados al cumplimiento de intereses marítimos deben –en su esencia– responder a las mismas cuestiones básicas que se plantean al momento de planificar cualquier estrategia en general, como por ejemplo: ¿Adónde nos conducirá nuestro plan? o ¿Qué obtendremos con nuestras acciones?[11]

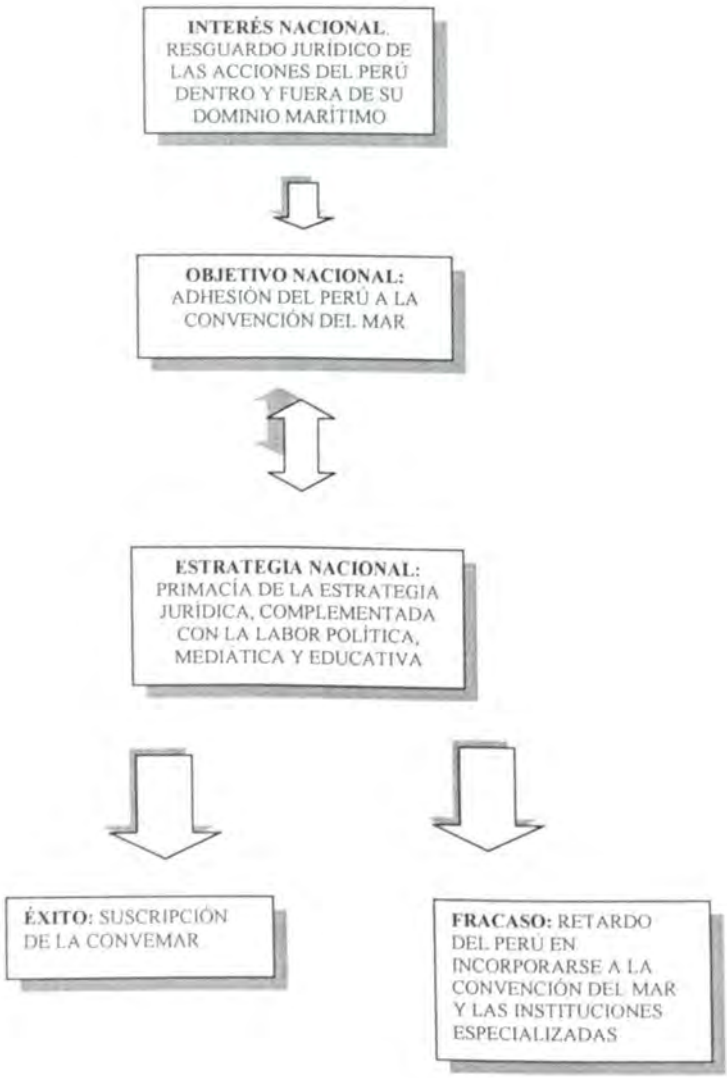
Al mismo tiempo, nuestras áreas de acción aplicadas a las cuestiones marítimas deben cumplir los mismos aspectos fundamentales que requiere toda estrategia: "a) que se acerque más a lo que constituye una finalidad; b) que su efecto sea apropiadamente duradero, en un largo tiempo; c) que su determinación y ejecución comprometa al máximo número de los participantes"[12]. En consecuencia, la estrategia aplicada a los asuntos marítimos deberá tener en cuenta de manera razonable todos los campos de acción que sea necesario para conseguir, en el futuro, nuestro objetivo sin descartar la posibilidad de que se presenten situaciones adversas. No hay que olvidar que la estrategia siempre está vinculada a aspectos psicológicos, económicos y sociales[13]. Para ello siempre debemos catalogar eventos, ordenarlos según su prioridad y luego determinar el curso de acción más efectivo y apropiado[14].

UBICACIÓN DE LA ESTRATEGIA A NIVEL NACIONAL

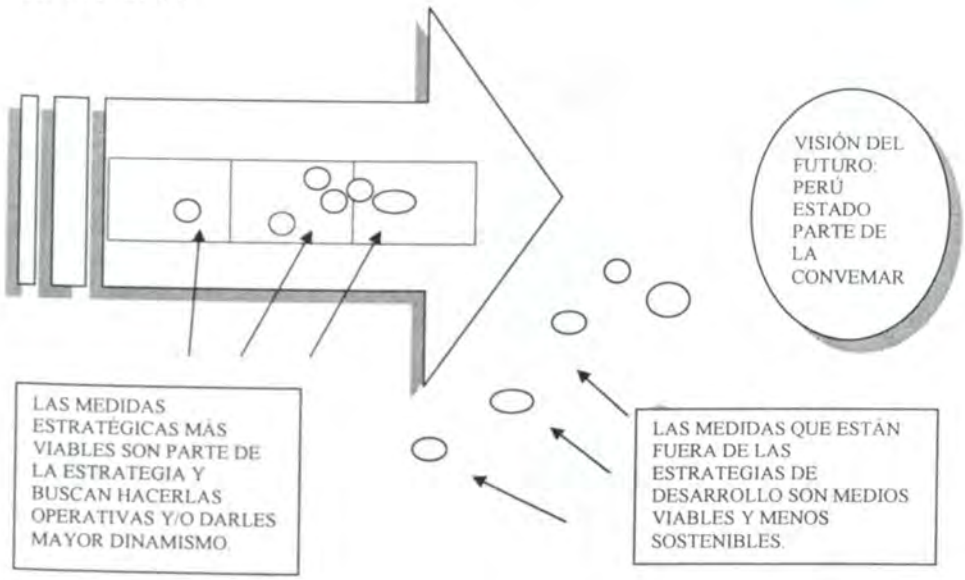


Fuente: HARTMANN, Frederick. "El Proceso de la Política y la Estrategia". En: ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL. *Conferencias Magistrales en Política y Estrategia. Naval War College Newport.* Tomo I. La Punta: Talleres Gráficos de la ESGN, 1992. p. 47.

UBICACIÓN DE LA ESTRATEGIA PARA LA ADHESIÓN DEL PERÚ A LA CONVEMAR DENTRO DE LOS INTERESES NACIONALES



ESTRATEGIA


VISIÓN DEL FUTURO: PERÚ ESTADO PARTE DE LA CONVEMAR
LAS MEDIDAS ESTRATÉGICAS MÁS VIABLES SON PARTE DE LA ESTRATEGIA Y BUSCAN HACERLAS OPERATIVAS Y/O DARLES MAYOR DINAMISMO.
LAS MEDIDAS QUE ESTÁN FUERA DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO SON MEDIOS VIABLES Y MENOS SOSTENIBLES.


OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
QUÉ SE QUIERE LOGRAR EN MATERIA MARÍTIMA.
ESTRATEGIAS DE DESARROLLO
PRINCIPALES RUTAS Y ORIENTACIONES QUE SE SIGUEN PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
MEDIDAS ESTRATÉGICAS
LAS MEDIDAS DE CORTO O MEDIANO PLAZO QUE PERMITIRÁN PONER EN EJECUCIÓN LAS ESTRATEGIAS

CAPÍTULO 2

HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LAS ESTRATEGIAS: CATALOGACIÓN Y ORDENACIÓN DE EVENTOS

"Participamos en el proceso negociador de la Convención con una tenacidad y firmeza reconocidas por nuestros adversarios, aunque a sabiendas de que había en nuestro propio país personalidades merecedoras del debido respeto que cuestionaban nuestra actuación en los términos más injustos".

Alfonso Arias Schreiber P.

2.1. Factores desfavorables para la Adhesión del Perú a la Convención del Mar

2.1.1. Desconocimiento de la población de lo estipulado en la CONVEMAR

Uno de los hechos que ha seguido al debate en torno a la adhesión del Perú a la Convención del Mar de 1982, es el marcado desconocimiento de la mayoría de personas de los 320 artículos de este tratado, de sus 9 anexos y de los 10 artículos y 9 secciones que contiene su Acuerdo relativo a la Parte XI de este mismo documento internacional.

Esta situación ha derivado que se haga diversas interpretaciones que han pretendido hacer creer a la población peruana que el Perú tiene un "mar territorial de 200 millas marinas", las mismas que la CONVEMAR se lo recortará entregando 188 millas a la comunidad internacional.

Al mismo tiempo, estas mismas versiones plantean que con sólo las normas internas se podrá defender el mar peruano, y que con la Convención estaríamos renunciando a todo derecho de explotación de los recursos pesqueros y minerales dentro de las 200 millas.

Además, vienen planteando que si se suscribe la CONVEMAR el Perú queda en desventaja para solucionar el diferendo marítimo con Chile; que la suscripción de este instrumento atentará contra la seguridad nacional debilitando nuestra defensa contra ataques externos; que se permitirá que embarcaciones pesqueras realicen sus faenas indiscriminadamente en 188 millas adyacentes al mar territorial. En definitiva, para este grupo de opinión, nuestra soberanía dentro de nuestras 200 millas se verá afectada[15].

2.1.2. Falsa percepción de la tesis de las 200 millas

De todos los argumentos en contra de la suscripción de la Convención del Mar el que más fuerza ha tenido es el que considera que la "tesis peruana de las 200 millas" se refiere a una posición nuestra de defender un mar territorial de esa medida. Esta es una discusión que nació desde 1947 cuando se promulgó el Decreto Supremo 781[16].

En efecto, a partir de esa fecha –especialmente desde 1954 con el Caso Onassis– la discusión se dividió en dos: una posición "territorialista" basada en las opiniones del presidente José Luis Bustamante y Rivero, y otra, "zonista" sustentada en las apreciaciones de su canciller Enrique García Sayán[17]. Ambos firmantes del mencionado decreto.

Por fortuna, conforme se fue expandiendo esta tesis, primero a nivel regional y luego a escala internacional, se estimó que la referencia a una zona marítima de 200 millas donde los Estados ribereños ejercen soberanía y jurisdicción implica el establecimiento de una área *sui géneris* que no es mar territorial ni mucho menos alta mar.

Algunas autoridades políticas la entendieron así, cambiando de buena fe su interpretación de la "tesis de las 200 millas". Uno de los casos más representativos de este hecho fue el de Luis Alberto Sánchez –Presidente de la Asamblea Constituyente y de la Comisión Principal de Constitución– quien inserta el término de dominio marítimo[18] en la Constitución de 1979 para hacer referencia a la zona donde el Estado Peruano es soberano y respetuoso de las libertades de comunicación internacional de acuerdo a los tratados internacionales.

Cabe señalar, que tanto Luis Alberto Sánchez como Townsend Escurra, Presidente de la Comisión Especial del Estado, Territorio, Nacionalidad e Integración, consideraron apropiado usar este término por cuanto permitía la adhesión del Perú a la CONVEMAR. Por ello, aunque Dominio Marítimo no es un término recogido por este tratado ni desarrollado por el Derecho Internacional –siguiendo lo estipulado por el Secretario General de Naciones Unidas en 1998–, éste alude a todos los espacios marítimos en los cuales este mismo Derecho reconoce a los Estados soberanía y jurisdicción.

2.1.3. Tendencia a que la adhesión a la CONVEMAR sea politizada

Desde que en 1982 se suscribió la Convención del Mar, el Perú necesitaba ratificar la firma *ad referéndum* que realizó en la III Conferencia de Naciones Unidas, donde se dio origen a ese documento. Desafortunadamente, la fuerte

consideración que tuvo Fernando Belaunde Terry por la trayectoria de Bustamante y Rivero no permitió que el fundador de Acción Popular derivara el texto de la CONVEMAR al Congreso para su aprobación.

Adicionalmente, existía una fuerte corriente de rechazo hacia este documento que impidió a las autoridades políticas tomar la decisión de iniciar el procedimiento interno de ratificación. Sin embargo, con el paso del tiempo el debate fue apagándose y la mayoría de opositores, incluso el propio Bustamante y Rivero, hablaban del forjamiento de un nuevo Derecho del Mar, más flexible y equitativo.

Durante los gobiernos de Alan García y Alberto Fujimori la tónica fue la misma: no poner este tema en agenda. De tal forma, nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores se reservó durante 19 años la remisión de la Convención del Mar hacia el Parlamento Nacional, para su estudio, debate y aprobación.

Las razones de esta actitud descansan en motivaciones meramente políticas, ya que los gobernantes de turno vieron el hecho de iniciar el mencionado procedimiento como un riesgo para su carrera política y descrédito ante la población. Aun ahora, que este documento se encuentra en estudio del Congreso peruano, diferentes tiendas políticas guardan ciertas reservas al pronunciarse, mientras que otras piensan en someter todo el texto a un referéndum.

2.1.4. Desinformación en los Medios de Comunicación

La campaña que el Ministerio de Relaciones Exteriores ha iniciado nos ha permitido distinguir dos situaciones preocupantes: la dificultad de trasmitir a la población los temas técnico-jurídicos de la CONVEMAR y, segundo, las distorsiones que los diferentes medios de prensa en reiteradas oportunidades han hecho de este tema.

En diferentes ocasiones se han confundido términos, se realizaron interpretaciones que no se ajustan a la buena fe y se plantearon comentarios que crean miedo y rechazo en la población hacia este documento. Nuestra Cancillería hace buenos intentos por corregir estas situaciones pero su accionar carece de premura.

Al intentar ser didácticos en sus publicaciones y spots mediáticos sobre la CONVEMAR se cae en generalizaciones que son aprovechadas por sectores vinculados a las actividades pesqueras y por algunos políticos para hacer interpretaciones que responden o bien a un alto grado de imaginación o a un criterio medianamente ilustrado[19].

2.1.5. Poco tratamiento académico de los temas relacionados al Derecho del Mar

De una revisión de los cursos que se dictan en las universidades, en especial en las Facultades de Derecho, podemos concluir que no existe un sector profesional numeroso de esas casas de estudio que esté medianamente informado sobre el tema y que pueda servir de nexo entre los sectores menos ilustrados y los especialistas en la materia.

La única universidad que tiene un curso de Derecho del Mar, aunque como una materia electiva, es la Pontificia Universidad Católica del Perú. Esta la ha denominado Derecho del Mar y otros espacios (dictados por Eduardo Ferrero y Germán Vera Esquivel), mientras que centros –como la Universidad Nacional Mayor de San Marcos– lo toman como un capítulo dentro de la disciplina de Derecho Internacional Público.

Años anteriores, la Academia Diplomática –aparte de dictar el curso en mención– realizó un Diplomado en Derecho del Mar. Mientras que el Instituto de Estudios Internacionales (IDEI) es el único que hasta la fecha ha realizado un manual sobre este tema, mientras que la Editorial del Congreso ha auspiciado la publicación de un texto sobre Delimitación Marítima.

No hay que olvidar, que la Marina de Guerra del Perú ha realizado en diversas oportunidades actividades académicas sobre el particular desde el Estado Mayor hasta las destinadas al público en general. Más allá, diferentes instituciones educativas y de gobierno han brindado seminarios sobre lo mismo pero, lamentablemente, han sido de poco provecho, por cuanto se convertía en un foro para el agravio por parte de los llamados "territorialistas".

2.1.6. Limitado conocimiento del tema por parte de las autoridades políticas

Desde el momento en que varias autoridades políticas manifiestan su apoyo a un referéndum para que se apruebe la CONVEMAR se está demostrando el desconocimiento de la importancia que este instrumento internacional tiene para promover y resguardar nuestros intereses nacionales.

La propuesta del referéndum nace de una "iniciativa" de parlamentarios del Partido Aprista liderados por el entonces Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso, José Luis Delgado. Irónicamente, el recurso a este mecanismo fue secundado por el nuevo presidente de esa comisión, Gustavo Pacheco, de las filas del Frente Independiente Moralizador.

Adicionalmente a esto, miembros de otras bancadas políticas en el Congreso peruano, como los de Perú Posible, han manifestado inicialmente ante la prensa

su rechazo a este documento. De nuestras investigaciones, y como es lógico suponer, hemos podido rescatar que el único organismo estatal que demuestra conocimiento de los alcances de la Convención del Mar es el Ministerio de Relaciones Exteriores. Sin embargo, tiene pocos especialistas.

2.2. Factores favorables para la adhesión del Perú a la Convención del Mar

2.2.1. Instituciones Públicas y Privadas a favor de la suscripción a la CONVEMAR

El 21 de noviembre del 2000, el Ministerio de Defensa remite un oficio a la Cancillería peruana recomendando la adhesión del Perú no tan sólo a la Convención del Mar y su Acuerdo Relativo a la aplicación de la Parte XI sino también al Acuerdo sobre la Aplicación de las disposiciones de la CONVEMAR, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios[20].

En ese mismo sentido, se pronunció el Ministerio de Pesquería mencionando que "la adhesión a la CONVEMAR es importante y congruente con la política pesquera, y refuerza nuestra posición internacional"[21]. De igual parecer fue el pronunciamiento del Ministerio de Energía y Minas que la Cancillería peruana remitió al Congreso, en mayo del 2001[22].

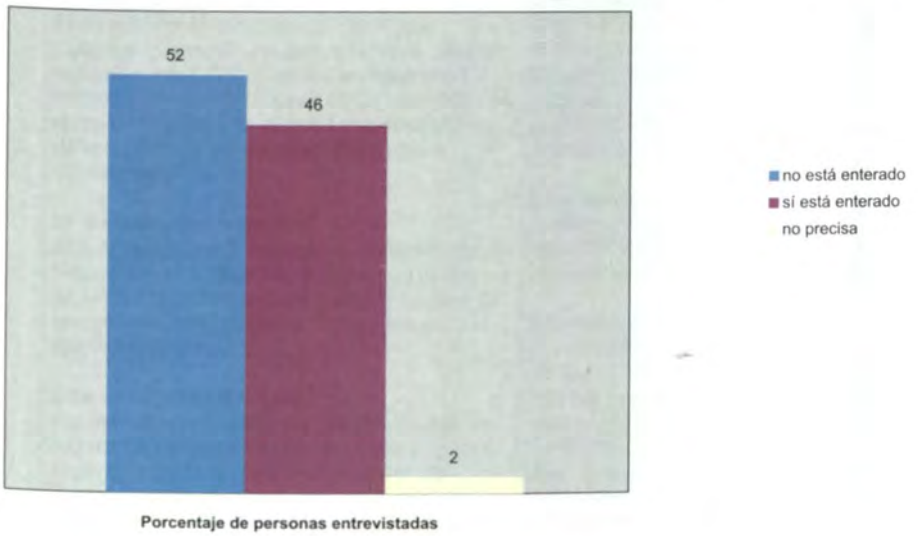
Por otro lado, diferentes instituciones especializadas se han encargado de emitir pronunciamientos favorables a la adopción de este instrumento[23]. Asimismo, organismos internacionales[24], ONGs y personalidades en el tema han recomendado la suscripción del mismo[25].

2.2.2. Apoyo gubernamental en el tema

Desde que el 28 de mayo del 2001 el entonces Canciller de la República, Embajador Javier Pérez de Cuéllar, por Resolución Suprema N° 231-2001-RE, remitiera al Congreso de la República la documentación referida a la adhesión del Perú a la CONVEMAR se notó claramente un apoyo gubernamental al tema.

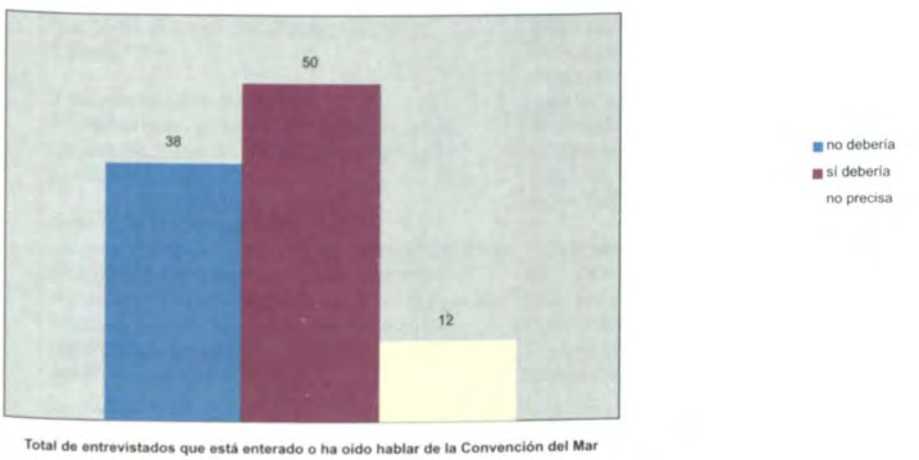
En efecto, el prestigioso diplomático, que contaba con el respaldo del Presidente de la República, destacó que "la adhesión a la Convención sobre el Derecho del Mar cuenta con un amplio apoyo de los diversos sectores y organismos del Ejecutivo"[26]. Dicho pedido fue reiterado, el 20 de setiembre del mismo año, por quien le sucedería en el cargo: Enrique García Sayán L.

¿ESTÁ ENTERADO O HA OÍDO HABLAR DE LA CONVENCIÓN DEL MAR?



Fuente: Apoyo S.A. Publicado en el diario El Comercio, Lunes, 14 de Noviembre de 2005.

EN SU OPINIÓN, ¿EL PERÚ DEBERÍA O NO FIRMAR LA CONVENCIÓN DEL MAR?



Fuente: Apoyo S.A. Publicado en el diario El Comercio, Lunes, 14 de Noviembre de 2005.

CRONOLOGÍA SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE ADHESIÓN EN EL 2005

10 de agosto de 2005
El canciller peruano, Manuel Rodríguez Cuadros, presenta una nueva fórmula para la adhesión a la CONVEMAR consistente en la formulación de una declaración al momento de cumplir este acto, en donde las disposiciones de este Tratado se compatibilizan con la Constitución.

25 de septiembre de 2005
El presidente del Congreso de la República del Perú, Marcial Ayaipoma, declara que el debate de la CONVEMAR camina hacia el fracaso por ser un tema muy polémico y sensible en épocas electorales.

2 de noviembre de 2005
Por la mañana el Canciller Oscar Maúrtua se reúne con dirigentes parlamentarios a quienes expone la política exterior en materia de derecho marítimo. Asimismo, mantiene conversaciones con los diferentes directores de los medios de comunicación para darle alcances sobre la CONVEMAR

2 de noviembre de 2005
El Ministerio de Relaciones Exteriores inicia una campaña de sensibilización mediática dirigida a la población sobre la importancia de adherirse a la CONVEMAR. Asimismo, el Canciller, Oscar Maúrtua, reitera el planteamiento de una declaración que permita mantener el tenor del artículo 54 de la Constitución.

3 de noviembre de 2005
El Parlamento peruano aprueba la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú.

4 de noviembre de 2005
La presidenta del grupo parlamentario de Perú Posible, Doris Sánchez, remite una carta al titular del Congreso solicitándole se agilice los trámites para incluir -como tema prioritario- dentro de la legislatura 2005-2006 la adhesión del Perú a la CONVEMAR.

4 de noviembre de 2005
Antero Flores-Aráoz, Presidente de la Comisión de Constitución, y Javier Alva Orlandini, Miembro del Tribunal Constitucional, coinciden en discrepar con la posibilidad de que la CONVEMAR sea sometida a referéndum.

5 de noviembre de 2005
El Ministro de Justicia, Alejandro Tudela, invoca al Parlamento peruano a avanzar en la adhesión peruana a la CONVEMAR.

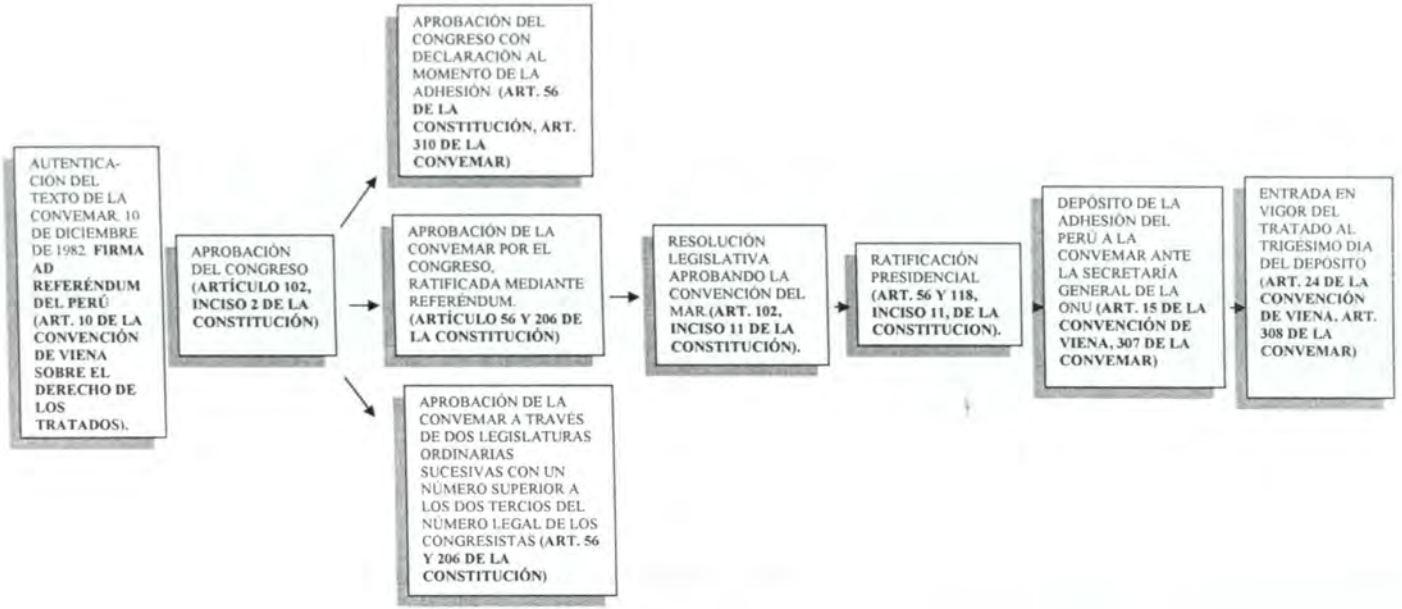
6 de noviembre de 2005
El presidente de la Comisión de Constitución del Parlamento discrepó con la campaña iniciada por la Cancillería, en el sentido de que esta necesita dar mayor información sobre las bondades de la CONVEMAR. Del mismo parecer fue el pronunciamiento de los diferentes voceros de las bancadas congresales.

7 de noviembre de 2005
Antero Flores-Aráoz anunció la entrada en debate de la adhesión del Perú a la Convención del Mar por parte de la comisión que preside. Asimismo, precisó que citará a autoridades de la Cancillería, a quienes volvió a recomendar mayor explicación a la población sobre lo que es la CONVEMAR.

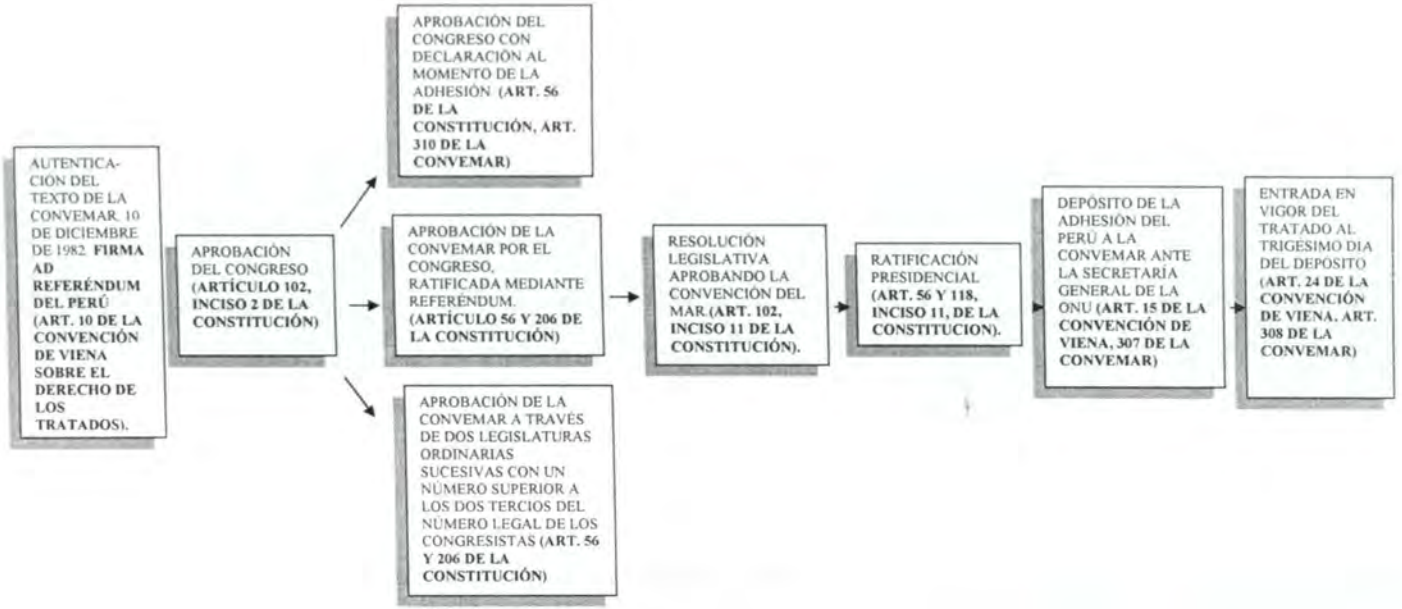
8 de noviembre de 2005
El Consejo Directivo desestima que el dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores, el cual recomienda realizar un referéndum para la adhesión del Perú a la Convención del Mar, se vea hasta que no se tenga el otro dictamen de la Comisión de Constitución.

13 de noviembre de 2005
El Comercio difunde una encuesta de Apoyo S.A. en la cual se señala que el 52% de los entrevistados no conoce la Convención del Mar. Mientras que el 50% de ellos considera que el Perú debería firmar dicho tratado.

PROCEDIMIENTO JURÍDICO-CONSTITUCIONAL DE ADHESIÓN A LA CONVENCIÓN DEL MAR



PROCEDIMIENTO JURÍDICO-CONSTITUCIONAL DE ADHESIÓN A LA CONVENCIÓN DEL MAR



la población sobre la tesis de las 200 millas empujan a creer que el problema radica principalmente en una cuestión de interpretación jurídica.

En ese sentido, las acciones gubernamentales deben centrarse más en explicar la compatibilidad de la Convención del Mar con nuestra Constitución. Plantearlo así, implicará que este tema no sea llevado al escenario político donde se suele distorsionar sus disposiciones, presentándolo como un documento lesivo para nuestra soberanía.

Es probable que el destacado diplomático Alfonso Arias Schreiber haya percibido esta situación, lo cual le obligó a plantear la idea de invocar el artículo 310 de la CONVEMAR. Un dispositivo que fue insertado en las negociaciones de este tratado a pedido del Perú y Ecuador[27] que "permite a los Estados hacer declaraciones o manifestaciones para armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención. Siempre que aquellas no tengan por objeto excluir sus efectos jurídicos en la aplicación al Estado que las expresa"[28].

Como sabemos la CONVEMAR incorpora la tesis peruana de soberanía y jurisdicción marítima hasta una distancia de 200 millas; promueve y protege los intereses nacionales en el medio marino tanto dentro de esta zona como fuera de ella, en alta mar y los fondos marinos; contiene normas consuetudinarias que le son aplicables al Perú; y, lo más importante, es compatible con las normas constitucionales.

Entonces, haría falta una declaración que precise, como señala Arias Schreiber, que el Perú "mantendrá, sin cambios, los artículos pertinentes de su carta fundamental relativos a los dominios marítimos y aéreo; y que, conforme a lo previsto en esos mismos artículos, el Estado ejercería su soberanía y jurisdicción de acuerdo con la ley y con la Convención del Derecho del Mar oportunamente ratificada por el Congreso"[29].

Esta manifestación del Perú, al momento de adherirse a la CONVEMAR, permitirá superar las diferencias en torno a la interpretación de este tratado con la Constitución peruana. De tal forma, que conseguimos –como cuestión de fondo– beneficiarnos del segundo manteniendo la forma de la redacción de nuestra Carta Magna.

3.2. Estrategia mediática

Al centrar el tema en su verdadera dimensión, es decir en la interpretación jurídica, podemos explicar a la población el hecho de que la CONVEMAR no

hace repartición de territorio sino más bien, al crear diversas zonas marítimas, otorga derechos y obligaciones para los Estados en los usos de estos espacios.

Entonces, el mensaje debe ser planteado de tal forma que la población pueda entender que la CONVEMAR mantiene nuestros derechos soberanos dentro y fuera de las 200 millas, protegiendo nuestras especies marinas, conservando el ambiente acuático y los ecosistemas costeros, brindando seguridad en el transporte y otorgándonos beneficios de la transferencia de tecnología y las investigaciones marinas.

La idea-fuerza de todo el mensaje mediático, bajo estas premisas, es destacar la compatibilidad de las normas constitucionales con los artículos pertinentes de la CONVEMAR, por cuanto a la población se la ha instruido en el conocimiento de la Carta Magna más que en el proceso diplomático de elaboración de este tratado o de los fundamentos del nuevo Derecho del Mar, aunque haya sido loable el papel que jugó el Perú en la formación de éste.

3.3. Estrategia política

Como una de las atribuciones que le da el artículo 102 de la Constitución al Congreso de la República es la de velar por el respeto de nuestra Carta Magna y aprobar tratados de acuerdo a ella, el congresista está obligado a hacer todo lo posible por encontrar la compatibilidad entre los documentos internacionales y la "ley de leyes".

En ese sentido, es necesario aclarar a cada parlamentario que la Convención del Mar se ajusta no tan sólo a los intereses nacionales sino también a lo dispuesto por la Constitución, con especial referencia al artículo 54, que menciona el dominio marítimo, donde el Perú ejerce soberanía y jurisdicción respetando las libertades de comunicación internacional.

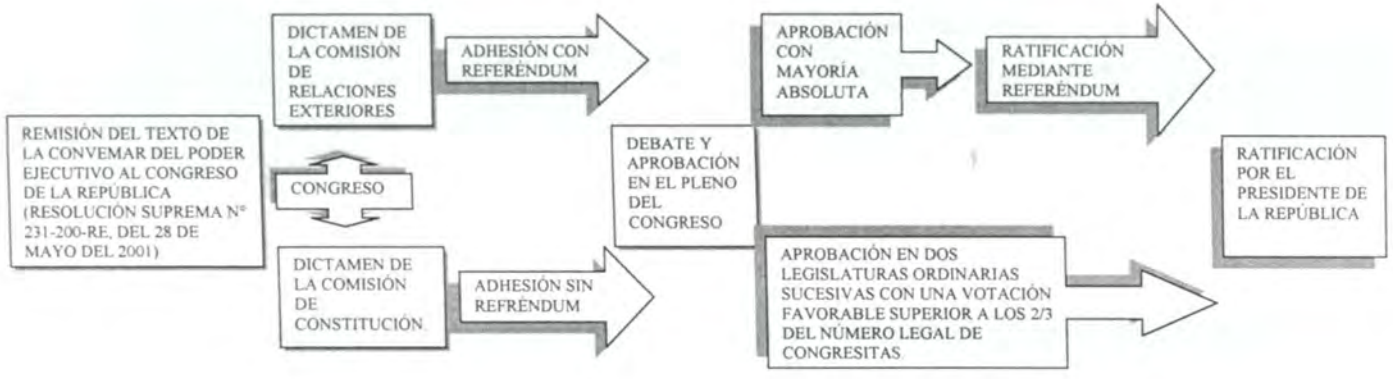
Es probable que la amplitud de gestiones que realizan los parlamentarios les impida hacer un estudio profundo de las bondades de la Convención del Mar. Sin embargo, por la propia línea de sus funciones, serán mucho más propensos a ponerle mayor interés a observar atentamente las coincidencias que tiene el tenor de este instrumento internacional con los artículos pertinentes de la Constitución.

3.4. Estrategia educativa

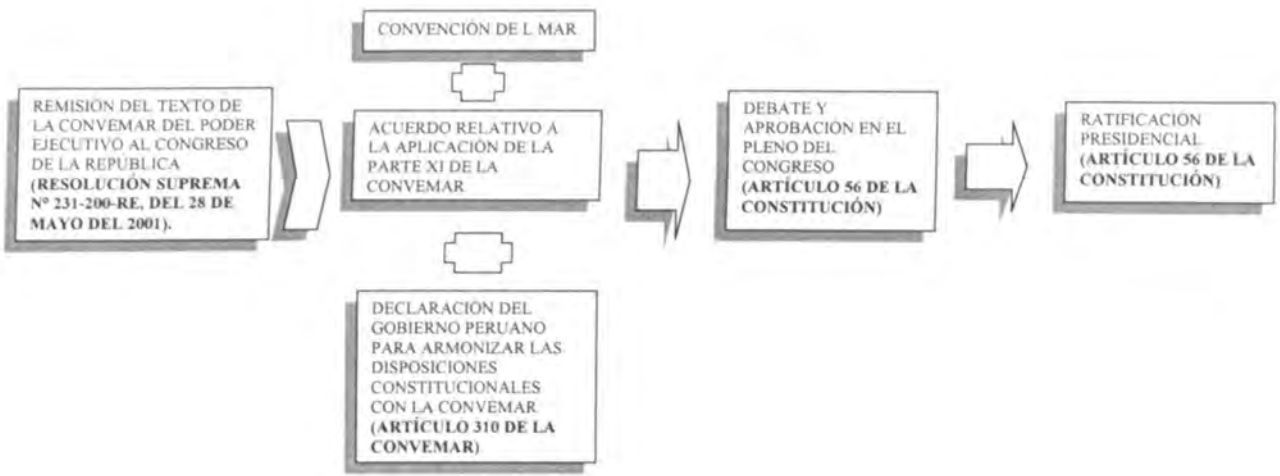
Como nuestra incorporación a la "Constitución de los Océanos" se debatirá en el periodo parlamentario 2005-2006, esto amerita un proceso acelerado de concientización en los profesionales y público interesado sobre la conveniencia de

OBJETIVO ESTRATÉGICO	HIPÓTESIS DE TRABAJO		ESTRATEGIA PRINCIPAL
	Factores en contra	Factores a favor	
Adhesión del Perù a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR)	Falta de información en la población peruana de las disposiciones de la Convención del Mar y falsa percepción e interpretación de la tesis de las 200 millas.	Apoyo gubernamental para iniciar campañas de información en la población y sustento jurídico sólido que respalde la adhesión del Perú a la Convención.	Estrategia Jurídica: Centrar el debate a nivel jurídico -sin posibilidad de ser politizado- explicando la compatibilidad de las disposiciones de la CONVEMAR con nuestra Constitución y nuestros intereses nacionales.
	Desinformación sobre las disposiciones de la Convención del Mar y su concordancia con la Constitución en los medios de comunicación.	Marcada apertura de la Cancillería para explicar las disposiciones de la CONVEMAR a los medios de comunicación.	Estrategia Mediática: Insertar el mensaje en la población de que la CONVEMAR resguarda nuestros derechos soberanos y constitucionales dentro de las 200 millas, y vela por nuestros intereses nacionales más allá de esta distancia.
	Poco conocimiento sobre el Derecho del Mar de las autoridades políticas encargadas de aprobar la CONVEMAR	Capacidad del Ministerio de Relaciones Exteriores de establecer enlaces con el Parlamento.	Estrategia Política: Aumentar los enlaces con el Congreso para que se explique la compatibilidad de la Constitución con la CONVEMAR.
	Poco tratamiento académico del Derecho del Mar en universidades, centros especializados de investigación y otras casas de estudios.	Infraestructura y profesionales a disposición para acelerar una campaña educativa sobre la CONVEMAR.	Estrategia Educativa: Iniciar el mayor número de eventos, en Lima y provincia (especialmente en zonas costeras), para informar a los profesionales y público interesado sobre los beneficios de adherirse a la CONVEMAR.

PROCESO INTERNO DE ADHESIÓN A LA CONVEMAR



PROPUESTA DE ADHESIÓN DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES



suscribir la CONVEMAR y los diferentes temas que han venido desarrollándose en la rama jurídica del Derecho del Mar.

Por ello, resulta importante que el gobierno promocione, apoye y/o auspicie la formación profesional en esta materia en centros de investigación, universidades y otras instituciones educativas. De tal forma, que se puedan impartir cursos mensuales, seminarios, charlas, foros y audiencias públicas.

Esto complementará la estrategia mediática, por cuanto es necesario que el sector profesional conozca y/o domine los términos básicos del Derecho del Mar para efectos de que sirvan de nexo con la gran mayoría de la población que ve más comprensible la versión de los "territorialistas" que plantean el problema como una simple resta de nuestro mar.

Al ser la Cancillería el órgano del Estado que viene liderando una intensa campaña a favor de la incorporación del Perú a la Convención del Mar, ella misma debería destinar personal de sus oficinas descentralizadas para efectos de que expliquen a la población los alcances de este documento. Caso contrario, debería pedir apoyo a las instituciones especializadas, como centros de estudios u organismos no gubernamentales.

CONCLUSIONES

El planeamiento estratégico persigue la ordenación, clasificación y jerarquización de los eventos sobre los cuales aquel pretende actuar o servirse como base para su ejecución. Esta metodología, usada desde los albores de la civilización, lleva en su esencia la filosofía de la guerra por ser ella quien le dio origen.

Esto nos permite echar mano de los fundamentos básicos de la estrategia para obtener un resultado positivo en otras áreas. En nuestro caso, como es lógico suponer, el objetivo que pretendemos conseguir es la adhesión del Perú a la Convención del Mar de 1982. Lo que hace relativamente más sencillo la ordenación de los eventos es el hecho de que tras más de 23 años de debate en esta materia se ha podido decantar los factores que influyen poderosamente para que no se haya tomado esta importante decisión tan compatible con nuestros intereses nacionales.

Entre los factores desfavorables para la adhesión del Perú a la CONVEMAR, hemos podido encontrar dos principales, que se encuentran muy vinculados. Uno, es el desconocimiento de la población sobre lo estipulado en la CONVEMAR y otro es la falsa percepción de la Tesis de las 200 millas.

En efecto, al desconocer la mayoría de la población los temas que trata la Convención del Mar suelen caer en el error de percibir este documento como lesivo para nuestra soberanía. A esto hay sumar el hecho de que muchos de ellos han sido educados bajo el falso criterio de que el Perú tiene un "mar territorial de 200 millas". Lo curioso del caso es que ellos fundamentan su argumentación en dispositivos constitucionales, en especial en el artículo 54 de nuestra Carta Magna.

Esta situación de desconocimiento del tema, en la que se encuentra gran parte de los peruanos, es aprovechada por sectores políticos que ven su oportunidad de obtener mayor aceptación dentro de ellos. Máxime cuando podemos percatarnos de que los medios de información no se encuentran muy informados sobre las bondades que contiene la CONVEMAR.

Lo que hace más complicado el panorama para las intenciones de adhesión a la Convención del Mar es que la mayoría de autoridades políticas, en especial las del Poder Legislativo, tienen poco conocimiento de las disposiciones de este tratado universal. Y son ellas las que deberán definir una posición técnica en el pleno del Congreso cuando se inicie los debates sobre esta materia.

Es probable que la formación académica de nuestras autoridades y de otros profesionales no haya tenido en cuenta el estudio del Derecho del Mar, lo cual resulta explicable por cuanto esta materia se enseña en pocas facultades de Derecho del país, lo que nos hace pensar que hay poco tratamiento académico de los temas relacionados a esta rama del Derecho Internacional Público.

Pese a la presencia de estos hechos desfavorables para la adhesión del Perú a la CONVEMAR, existen como contrapartida dos factores que son de vital importancia para llevar a cabo nuestro objetivo y que pocas veces, desde la suscripción de la CONVEMAR se han presentado conjuntamente. Uno es la posición favorable a la incorporación peruana a este documento de instituciones públicas y privadas y el otro es el importante apoyo gubernamental al tema.

Como escenario a todo esto, nosotros podemos ver el amplio apoyo internacional que tiene la denominada "Constitución de los Océanos", lo que ha permitido que las publicaciones nacionales e internacionales más autorizadas en la materia se pronuncien a favor de la suscripción de este instrumento internacional.

Conociendo necesariamente estas premisas podemos plantear nuestra estrategia en cuatro planos: jurídico, que es el principal; mediático, político y educativo, que son complementarios. En el caso del primero se necesita el planteamiento claro de una declaración, junto con nuestra adhesión, que apelando al artículo 310 de la CONVEMAR, respete las disposiciones de nuestra Constitución que se relacionan a la materia.

Aquella medida debe ser explicada y promocionada a través de los medios de comunicación. Asimismo, en ellos hay que presentar todos los derechos y beneficios que nos entregará este tratado que son compatibles con las normas constitucionales y nuestros intereses marítimos, como por ejemplo en el ámbito de la pesca, minería, seguridad, ambiente, navegación y comercio internacional.

Finalmente, se tiene que aclarar a cada parlamentario la compatibilidad de la Constitución con la CONVEMAR ya que su responsabilidad y preocupación se centra principalmente en el resguardo de la primera de ellas. Esto hay que acompañarlo con una intensa campaña de educación de corto plazo en los centros de formación profesional, para efectos de que el grupo humano que se aplica en estas casas de estudios sirva de nexo entre los que manejan a alto nivel la política exterior y la mayoría de la población peruana.

ANEXOS

Anexo 1 Declaración de la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores en la que recomienda al Congreso de la República la pronta adhesión del Perú a la Convención sobre el Derecho del Mar.

LA COMISIÓN CONSULTIVA DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DECLARA LO SIGUIENTE:

1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha incorporado la tesis peruana de la soberanía y jurisdicción marítima hasta las 200 millas.
2. La Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores ha examinado el tema de la Convención desde 1982, habiendo contado con un informe favorable de la Sub-Comisión, de manera concordante con la posición adoptada por la Cancillería desde el año 2001, cuyos contenidos se ratifican como una expresión de continuidad y coherencia.
3. La Convención sobre el Derecho del Mar protege y promueve adecuadamente los intereses nacionales en el conjunto del espacio oceánico, tanto dentro de las 200 millas de nuestro Dominio Marítimo, como más allá de dicho límite en el resto de los océanos y en los fondos marinos. Además, la Convención establece principios de delimitación marítima convenientes al interés nacional.
4. Al no haberse aprobado la Convención ni sus instrumentos complementarios, el Perú se está perjudicando, pues no participa en las negociaciones entre los Estados Partes sobre la pesca en alta mar, la explotación de los recursos minerales de los fondos marinos y otros aspectos relativos al mar y sus recursos.

5. La Convención sobre el Derecho del Mar, que ya vincula jurídicamente a 148 Partes que representan la gran mayoría de la comunidad internacional, contiene normas consuetudinarias aplicables a todos los Estados, incluyendo al Perú.

6. La Convención sobre el Derecho del Mar es compatible con las disposiciones constitucionales. Los artículos pertinentes al Dominio Marítimo fueron redactados y aprobados con la finalidad de que el Perú fuese parte de ese tratado internacional. Así lo acreditan las Actas de la Asamblea Constituyente de 1978-1979 y las del Congreso Constituyente Democrático de 1992-1993.

7. Consecuentemente, la Comisión Consultiva recomienda la pronta adhesión del Perú a la Convención sobre el Derecho del Mar y abriga la esperanza que el Congreso de la República la apruebe. Para ello apoya la declaración interpretativa y la solicitud de aprobación del proyecto de ley sugerido por el Ministro de Relaciones Exteriores al Congreso, los cuales ratifican la soberanía y jurisdicción que el Estado peruano ejerce hasta las 200 millas marinas.

Lima, 5 de julio de 2005.

Javier Pérez de Cuéllar
Javier Arias Stella
Eduardo Ferrero Costa
Pedro Pablo Kuczynski
Delia Revoredo de Mur
Ignacio Basombrio Zender
Francisco Miró Quesada Cantuarias
Jorge Santisteban de Noriega
Héctor Soldi Soldi
José de la Puente Radbill
Luis Marchand Stens
Roberto Chiabra León
Jorge Avendaño Valdez
Enrique Bernales Ballesteros
Roberto Mac Lean Ugarteche
José Agustín de la Puente Candamo
Jorge Brousset Barrios
Alejandro Deustua Caravedo

Anexo 2 Declaración del Gobierno del Perú a ser depositada ante el Secretario General de las Naciones Unidas al adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

1. El Gobierno del Perú hace manifiesta su especial satisfacción en razón de que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar recoge los principios fundamentales de la tesis peruana de las 200 millas del Mar de Grau, enunciada inicialmente por el Decreto Supremo N° 781 de 1 agosto de 1947 y desarrollada en décadas posteriores, incluyendo las negociaciones en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que elaboró la Convención, en las cuales el Perú desempeñó un papel protagónico reconocido internacionalmente.

2. El Gobierno del Perú adhiere a la Convención en el entendido que todas sus disposiciones son compatibles con lo dispuesto en la Constitución de la República, en el sentido que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción hasta una distancia mínima de 200 millas marinas.

3. El Gobierno del Perú manifiesta que el artículo 301 de la Convención, que prohíbe el recurso a la amenaza o uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o cualquiera otra acción incompatible con los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas, se aplica en particular a las zonas donde los Estados ribereños ejercen soberanía y jurisdicción incluida la zona económica exclusiva y plataforma continental del Estado peruano, es decir hasta una distancia mínima de 200 millas. Asimismo, considera que en concordancia con lo dispuesto en los artículos 58, párrafo 2 y 88, tales zonas sólo pueden ser utilizadas con fines pacíficos, y que la Convención no autoriza a otros Estados para realizar, dentro de las 200 millas marinas, actividades que puedan afectar la paz, la seguridad o los derechos e intereses del Perú.

4. El Gobierno del Perú entiende que las disposiciones de la Convención no autorizan a otros Estados a realizar ejercicios o maniobras militares dentro de las 200 millas, en particular aquellas que comprendan el empleo de armas y explosivos en sus espacios de soberanía y jurisdicción, incluida la zona económica exclusiva y plataforma continental del Estado peruano.

5. El Gobierno del Perú entiende que las disposiciones contenidas en los artículos 56 y 60 de la Convención no facultan a otros Estados para construir, operar o utilizar instalaciones o estructuras de cualquier género, sin su autorización, dentro de las 200 millas que comprende su dominio marítimo.

6. El Gobierno del Perú considera que la inmunidad soberana contemplada en el artículo 236 de la Convención no exonera a los Estados respectivos de la obligación de aceptar las responsabilidades en que incurran sus buques de guerra, naves auxiliares u otros buques o aeronaves allí mencionados, por los daños de contaminación del medio marino que hayan ocasionado al transitar dentro del dominio marítimo del Estado, es decir, los espacios de soberanía y jurisdicción del Perú, incluida su zona económica exclusiva.

7. El Perú ejerce derechos soberanos sobre la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas contadas a partir de las líneas de base y hasta el borde exterior del margen continental, de conformidad con el artículo 76.

8. Con referencia a los artículos 15, 74 y 83 de la Convención del Mar, relativos a la delimitación de las zonas marítimas entre Estados adyacentes, el Gobierno del Perú manifiesta que a falta de un acuerdo que haya sido concertado para fijar los límites de tales zonas, y donde no prevalezcan circunstancias especiales ni existan derechos históricos reconocidos por las Partes, debe aplicarse como regla la línea media o de equidistancia por tratarse del método más idóneo para llegar a una solución equitativa, posición expresada persistentemente por el Perú y aludida en la declaración de la Delegación peruana, el 27 de agosto de 1980, ante el Plenario del IX Periodo de Sesiones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

9. De conformidad con las disposiciones del artículo 287 de la Convención, el Gobierno del Perú declara que acepta los siguientes medios para resolver las controversias

relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención: a) el Tribunal Internacional del Derecho del Mar; b) la Corte Internacional de Justicia; y c) un tribunal arbitral especial constituido de acuerdo con el Anexo VIII para las cuestiones allí previstas relativas a las pesquerías, la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina y la navegación.

10. De conformidad con las disposiciones del artículo 297, párrafos 2 y 3 de la Convención, el Perú no aceptará que se someta a los procedimientos establecidos en la Sección 2 de la Parte XV, las controversias relativas al ejercicio de los derechos que le corresponden con respecto a las actividades de investigación científica marina y con respecto a la regulación de las pesquerías dentro de las 200 millas, comprendida la zona económica exclusiva, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura permisible, su capacidad de explotación, la asignación de excedentes a otros Estados y las modalidades y condiciones establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración de los recursos vivos marinos.

11. Con referencia a lo previsto en el artículo 297, párrafo 3, literales b) iii y c), el Perú no aceptará la validez de un informe de la comisión de conciliación que sustituya las facultades discrecionales del Estado peruano relativas a la utilización de los excedentes de recursos vivos dentro de la zona de su dominio marítimo, en aplicación de los artículos 62, 69 y 70 de la Convención, o cuyas recomendaciones comporten efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado peruano.

12. De conformidad con las disposiciones del artículo 298, párrafo 1, literal b) de la Convención, el Perú no aceptará los procedimientos establecidos en la Sección 2 de la Parte XV, tratándose de controversias relativas a actividades militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado dedicados a servicios no comerciales, y las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales con respecto al ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción que le corresponden, excluidas de la competencia de una corte o un tribunal con arreglo a los párrafos 2 ó 3 del artículo 297.

NOTAS

1. El autor desea expresar su profundo agradecimiento a las siguientes personas que apoyaron las labores de investigación para la presente monografía: Sr. Juan Tamayo, de la Dirección de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú; Capitán de Navío, Carlos Schiaffino Cherre, de la Marina de Guerra del Perú; Sr. César Arias Quincot, Editor de la Página de Opinión de El Peruano; Sr. Germán Vera Esquivel, Cónsul del Perú en Washington; Dr. Jorge Caillaux, Presidente de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental; y Sr. Hugo Cortez Torres, Jefe de Departamento Trámite Documentario Parlamentario del Congreso de la República.
2. Escuela Superior de Guerra. **Fundamentos de Estrategia.** Lima: ESGN, 1990, p. 1.
3. De los Ríos Rozas, Julio Renato. **La Estrategia.** Lima: Marina de Guerra del Perú, p. 17.
4. Alvarez-Arena, Eliseo. **Investigaciones Estratégicas.** Madrid: Naval, 1985, p. 29.
5. Mercado Jarrín, Edgardo. **Seguridad, Política, Estrategia.** Lima: Ministerio de Guerra, 1974, p. 114.
6. Collins, John. **Gran Estrategia: Principios y Prácticas.** Buenos Aires: Círculo Militar, 1975, p. 51.
7. Real Academia de la Lengua Española. **Diccionario de la Lengua Española.** Lima: Q.W. Editores, 2005. Tomo IX (Escusabaraja-Fuga). Vigésima Segunda Edición, p. 679.
8. Ferreira, Sebastián. **Elaboración y negociación de proyectos de desarrollo: orientaciones para mejorar la efectividad.** Lima: ESAN-USAID, 1995, pp. 26-27.
9. Pontificia Universidad Católica del Perú. "Diseño Estratégico de Proyectos Sociales". En: Percy Bobadilla. **Especialización en Diseño y Evaluación de Proyectos Sociales.** Enero 2003, p. 21.
10. Coaliciones Comunitaria Anti-Drogas de América. **Formando Coaliciones: La Planificación Estratégica**. USAID, s.d., p. 1.
11. Hartmann, Frederick. "El Proceso de la Política y la Estrategia". En: Escuela Superior de Guerra Naval. **Conferencias Magistrales en Política y Estrategia. Naval War College Newport.** Tomo I, La Punta: Talleres Gráficos de la ESGN, 1992, p. 71.
12. Carcelén Basurto, José. "Perspectiva Marítima de la maniobra estratégica para una situación de guerra". En: 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. 176.
13. Monteverde Granados, Carlos. **Estrategia.** Guayaquil: Armada del Ecuador, s.d., p. 97.
14. De los Ríos Rozas, Julio Renato. **La Estrategia.** Lima: Marina de Guerra del Perú, p. 13.
15. Se recomienda ver las siguientes publicaciones representativas sobre esta postura extrema: Artieda Carpio, Luis Javier. **Escudo de Arquímedes, Mar Territorial, Desarme, Defensa.** Lima, 1991, 115 p; Artieda Carpio, Luis Javier y Luis A. Vilchez Lara. **Consideraciones sobre problemas derivados de la extensión del mar territorial hasta las 200 millas marinas.** Lima: Instituto Peruano de Estudios Antárticos, 1996, 33 p; Vargas Prada, Julio. **Derecho y Política Internacionales.** Lima: Sagitario, 1986, 396 p. Entre los artículos periodísticos se encuentran: Altuve-Febres, Fernán. "APRA y el Mar". En **La Razón,** 4 de setiembre de 2002, p. 15; Ruíz-Eldredge, Alberto. "Mar de 200 Millas: Una típica mutilación territorial".

En **La República,** 8 de setiembre de 1997; Ruíz-Eldredge, Alberto. "La Declaración de Santiago". En **La República,** 4 de setiembre de 1996; Valenzuela, Julia. "No a la Convención del Mar". En: **El Peruano,** 7 de octubre de 2005, p. 7.

16. Una explicación en detalle sobre el debate que suscitó la tesis de la 200 millas la podemos encontrar en dos textos de Domingo García Belaunde: 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) y García Belaunde, Domingo. Constitución y Dominio Marítimo. Lima: Grijley, 2002, 143 p.

17. Gonzalo Fernández Puyó corrobora este planteamiento al señalar que "lo que en nuestro país ha dividido las opiniones y creado dos posiciones es lo relativo a la interpretación que se da a la calificación de "mar territorial" al sostener los partidarios de esta institución que la Tesis de las 200 millas no se fundamenta en ese criterio clásico relativo a la seguridad que inicialmente inspiró al antiguo Derecho del Mar y que por tanto no es posible por ese argumento que se adhiera el Perú hoy a la Convención". Fernández Puyó, Gonzalo. "El Perú frente al nuevo Derecho del Mar". En: **Revista Peruana de Derecho Internacional.** Tomo LII. N° 119 (Enero-Junio, 2002), p. 15.

18. El término "dominio marítimo" ha ido evolucionando desde que se usó en la Edad Antigua. Propiamente la palabra dominio tuvo equivalencia con la de "propiedad", como se puede ver en el Derecho Romano. Sin embargo, el *Dominium Maris* hasta el siglo XVI se planteó como la teoría que respaldaba tanto el ejercicio en el mar del monopolio comercial y de navegación de las grandes potencias como sus planes colonizadores. Hablamos principalmente de España y Portugal.
Cabe señalar que aquella teoría fue la cara opuesta de la teoría de la "libertad de los Mares" desarrollada por el jurista holandés Hugo Grocio en 1606. En ese sentido, haciendo un salto en la historia, este término es recogido en la parte expositiva del Decreto Supremo N° 781 del 1 de agosto de 1947 promulgada por el presidente José Luis Bustamante y Rivero y su Canciller, Enrique García Sayán.
Luego este mismo término sería rescatado en el Reglamento de Capitanías y Marina Mercante de 1951. Un año después, el juez Alvarez de la Corte Internacional de Justicia hace referencia al dominio marítimo como espacio en donde los Estados puedan hacer valer sus derechos sin abusar de ellos ni ir contra los derechos adquiridos por otras naciones.

19. A esto hay que sumar el hecho de que, no obstante haber informado el Canciller Oscar Maúrtua a los directores de los principales medios de comunicación sobre los beneficios de adherirse a la Convención del Mar, muchos de ellos hacen o permiten que se hagan interpretaciones desproporcionadas de los artículos de este tratado e invitan a políticos para que se expresen sobre esta materia, demostrando desconocimiento de términos elementales.

20. Ministerio de Defensa. **Oficio N° 4626 SGMD-D sobre la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,** 21 de Noviembre del 2000.

21. Ministerio de Pesquería (Despacho Vice-Ministerial). **Oficio 763-2000- PE/DVM, Opinión sobre adhesión del Perú a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – Sector Pesquería,** 10 de noviembre del 2000.

22. Ministerio de Relaciones Exteriores. "Somete a aprobación del Congreso de la República la adhesión del Perú a la Convención del Mar", **OF. RE (TRA) N° 3-0/74** del 31 de mayo del 2001.

23. Sociedad Peruana de Derecho Internacional. **Pronunciamiento de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional a favor de la adhesión del Perú a la Convención de las Naciones**

Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, 18 de junio de 2004; 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 setiembre 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.

24. Naciones Unidas. **Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible.** Johannesburgo 2002. Nueva York: Naciones Unidas, 2001; Naciones Unidas. "Nosotros los pueblos: la función de las Naciones Unidas en el siglo XXI". **Informe del Secretario General. Quincuagésimo cuarto periodo de sesiones. Tema 49 b) del programa de la Asamblea de las Naciones Unidas dedicada al Milenio;** Naciones Unidas. **Informe de la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible.** Johannesburgo (Sudáfrica), 26 de agosto al 4 de setiembre de 2002. Nueva York: Naciones Unidas, 2002.
25. Resulta adecuado examinar la página web del Ministerio de Relaciones del Perú: www.rree.gob.pe.
26. Ministerio de Relaciones Exteriores. "Somete a aprobación del Congreso de la República la adhesión del Perú a la Convención del Mar", **OF. RE (TRA) N° 3-0/74** del 31 de mayo del 2001.
27. Nuestro vecino del Norte sí incorpora el término Mar Territorial a su Carta Magna. Sin embargo, como en el caso de algunos países latinoamericanos que miran al Atlántico, el título dista mucho del régimen que verdaderamente tienen, el cual se ajusta más a las disposiciones de la Convención del Mar.
28. Artículo 310 de la CONVEMAR. Marina de Guerra del Perú. **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,** Lima: Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2001.
29. Arias Schreiber Pezet, Alfonso. "La Evolución del Derecho del Mar y la participación del Perú en ese proceso". En: **Política Internacional,** N° 67 (Enero-Marzo, 2002), p. 256.



Capitán de navío Federico Salmón de la Jara.
A punto de viajar a Groton Conn., Estados Unidos, en comisión para supervisar la construcción de los submarinos tipo "Sierra" , "Lobo" y "Tiburón".
(Archivo familiar).

Biobibliografía del Contralmirante Federico Salmón de la Jara

ESPERANZA NAVARRO PANTAC

Con motivo de la publicación del Libro **Homenaje al contralmirante Federico Salmón de la Jara** el año 2007, nos parece oportuno presentar la relación de los artículos profesionales y testimoniales de la vida naval, que el almirante ha ido publicando en diversos medios a lo largo de aproximadamente cuarenta años.

Don Federico Salmón de la Jara, marino de profesión, ha tenido el raro privilegio de incursionar dentro de la historia como piedra de toque para descubrir el aporte de la historia marítima y naval dentro del devenir histórico del país. Así ha ejercido una fuerte motivación sobre el espíritu de los peruanos para asumir la conciencia de que somos un país marítimo que vive de cara al mar con un destino irremediablemente ligado al mar.

El año 1963, cuando desempeñaba la presidencia del Centro Naval del Perú, recibió la inspiración de su amigo y colega, Luis Felipe Villena Gutiérrez, a cargo del Comité de Cultura del Centro Naval, de la necesidad de que se escribiera la historia marítima del Perú y la responsabilidad que recaía en la Marina de Guerra de rescatar la historia y la tradición naval del Perú. Ambos hicieron una recapitulación de la vida del país y tomaron de que la vida del país como nación se hallaba profundamente imbricada en su relación con el mar y de éste como gran nexo a través del cual llegamos con nuestro singular aporte cultural, al mismo tiempo que recibimos el influjo de los demás pueblos del orbe. El almirante Salmón y el comandante Villena sellaron entonces un pacto de caballeros con la misión de escribir la **Historia Marítima del Perú.** La idea fue acogida por la superioridad naval y poco después también por los más preclaros intelectos del quehacer científico e histórico del país. El fuego de la causa prendió en el espíritu de los

peruanos, el primero de ellos, el presidente de la República, Arq. Fernando Belaunde Terry, quien dio el espaldarazo al proyecto. Se conformaron prontamente los equipos de trabajos y se iniciaron simultáneamente los trabajos de divulgación, creando una gran expectativa ante este común esfuerzo de marinos e historiadores civiles. El año 1972 el sueño se hizo realidad cuando apareció el primer volumen de la **Historia Marítima del Perú.** Desde entonces han visto la luz 13 tomos en 24 volúmenes, correspondientes a la Primera y Segunda Parte; los últimos publicados (en el 2005 y 2006, respectivamente) son los dos volúmenes correspondientes a la Guerra con Chile, del contralmirante Melitón Carvajal Pareja, quien tiene ya en revisión final el tercer y último volumen.

El contralmirante Salmón es el gestor de esta obra única en su concepción, que ha cambiado para siempre la orientación de la historiografía nacional, dándole un enfoque por demás original al análisis histórico tomando en cuenta como nuevo elemento el Mar, Gran Personaje en la vida del pueblo peruano, como tuvo la genialidad de vislumbrarlo don Aurelio Miró Quesada Sosa. Y ese es el aporte generoso y extraordinario de don Federico a la historiografía nacional, audaz concepción que junto con don Luis Felipe Villena Gutiérrez promovieron y sembraron en otros idealistas abanderados que desarrollan el monumental proyecto.

PUBLICACIONES

Artículos y notas

1972 "Introducción". En: Georg Petersen Gaulke y Ramón Mugica Martínez. "El Mar: Gran Personaje". **Historia Marítima del Perú**, T. I, v. 1, pp. xiii-xv. Lima, Editorial Ausonia, 1972.

1974 "Presentación". En: Fernando Romero Pintado. **Notas para una biografía del vicealmirante Guise**. Lima, Ministerio de Marina, 1974.

1979 "El Perú hace 100 años: La Marina de Guerra en 1879". **La Prensa**: Lima, 11 de febrero, 1979: 13.

"Actuación de la Marina en la Segunda Guerra Mundial". Conferencia en la Escuela Naval del Perú el 14 de noviembre, sobre "Resurgimiento de la Marina, 1930-60".

1980 "Luis Miró Quesada, el mar y la marina". En: **Centenario de Luis Miró Quesada. Lima**. Lima, **El Comercio**, 1980: 36-37.

1982 "El submarino ante el cada vez más grande teatro de guerra en el mar". **Revista de Marina:** Lima, mar.-abr., 1982: 2:146-60

1986 "El Submarino ante el cada vez más grande teatro de guerra en el mar". **Revista de Marina**: Lima, may.-jun., 1986: 3: 284-298.

"El mando en el arma submarina". **Revista de Marina**: Lima, nov.-dic., 1986: 3: 271-280.

1987 "Discurso pronunciado... con ocasión del homenaje póstumo al Dr. José Luis Bustamante y Rivero". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 1987: 8-9:174-177.

"Guillermo Cortez Núñez". **El Comercio**: Lima, 8 de noviembre, 1987: 2.

1988 "Las fuerzas armadas y la política". **El Comercio**: Lima, 25 de febrero, 1988.

1989 "Prólogo". José Antonio del Busto Duthurburu. **Los Peruanos en la Antártida**. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1989: 7-14.

1990 "Las fuerzas Armadas y su Jefe Supremo". **El Comercio**: Lima, 6 de junio, 1990: 2.

1991 "Evocación testimonial al conmemorarse los 30 años de vida institucional". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 1991: 10-11: 9-18.

1993 "La ley del Talión... también en el mar". **Revista de Marina**: Lima, set.-oct. 1993: 5:129-130.

"Luis Edgardo Llosa: un Señor Almirante". **El Comercio**: Lima, 4 de agosto, 1993.

"El mirífico relevo". **El Comercio**: Lima, 8 de octubre, 1993: A2.

"Evocación testimonial: discurso del contralmirante Federico Salmón de la Jara". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 1993: 10-11: 9-18.

1994 "Depositarios de una hermosa tradición". **El Comercio**: Lima, 3 de octubre 1994: A2.

"H.M.S. Newfoundland: B.A.P. Almirante Grau". **Revista de Marina**: Lima, nov.-dic., 1994: 6:7-22.

1995 "Prólogo". En: Hilda Elías de Zevallos. **El entorno de Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las Islas Salomón: 1595-1596**. Lima, Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, 1995: pp. i-xiv.

"El inigualable orgullo del conscripto naval". **Revista de Marina**: Lima, abr.-jun.,1995: *2*: 121-122.

"Cuando los inolvidables "R" regresaron a los astilleros de su construcción". **Revista de Marina**: Lima, oct.-dic., 1995: 4: 9-33.

"Charles Lindbergh en la historia naval peruana". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos**: Lima, 1995: 16: 75-83.

"Imperecedero legado". **El Comercio**, Lima, 8 de octubre 1995.

"Ernesto Alayza Grundy". **El Comercio**: Lima, 31 de octubre 1995: A2.

1996 "Viaje sin retorno". **Revista de Marina**: Lima, jul.-set., 1996: 3: 9-20.

"Mar peruano, historia nuestra". **El Comercio**: Lima, 7 octubre 1996.

Generosa misión". **El Comercio**: Lima, 13 de octubre 1996.

"Los legendarios submarinos "R". **El Comercio**: Lima, 16 de diciembre 1996: A 3.

1997 "Fernando Romero Pintado". **El Comercio**: Lima, 3 de febrero 1997: A3.

"Historia de una historia". **Revista de Marina**: Lima, abr.-jun., 1997: 2:118-126.

"El viaje sin retorno". **La Región**: Iquitos, 27, 29, 30 de marzo, 1997: 15, 11, 7.

1998 "Aurelio Miró Quesada Sosa, **El Comercio**, el mar y nuestra tradición marítima". En: **Homenaje a Don Aurelio Miró Quesada Sosa**. Lima: Academia Peruana de la Lengua, Academia Nacional de la Historia y Consorcio de Universidades, 1998.

"Prólogo". En: Fundación Miguel Mujica Gallo. **Museo Armas del Mundo de la Fundación Miguel Mujica Gallo**. Lima, 1998: pp. v-xvi.

"Evolución del sistema y equipos de ataque en nuestros submarinos". **Revista de Marina**: Lima, jul.-set., 1998: 3: 33-42 .

"Teodosio Cabada González Prada: un ilustre peruano". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, 1998: 17: 67-84.



Contralmirante Federico Salmón de la Jara,
Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1975-1992.
(Archivo fotográfico: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima).

1999 "Félix Denegri Luna en la Historia Marítima del Perú". **El Comercio:** Lima, 6 de enero 1999: A3.

"Félix Denegri Luna". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 1999: 18:117-119.

"Homenaje en la Biblioteca Nacional". En: **Fernando Romero: maestro, marino y malambino**. Lima: Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología: 1999: 139-155.

"Teodosio Cabada González Prada, un ilustre peruano". **Revista de Marina**: Lima, abr.-jun., 1999: 2: 32-43.

"Reseña de la evolución de la Fuerza de Submarinos". En: **Remembranzas submarinistas, 1911-1999.** Lima, Imp. de la Marina, 1999: 43-62.

2000 "Contralmirante Ramón Arróspide Mejía". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 2000: 19: 99-101.

"Gobierno, ciudadanía y fuerzas armadas". **El Comercio**: Lima, 1 de setiembre 2000.

"Contralmirante Ramón Arróspide Mejía". **Revista de Marina**: Lima, oct.-dic. 2000: 4:109-111.

"Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado (1906-1996)". **Revista de Marina**: Lima, ene.-mar., 2000: 1: 31-41.

"Luis Felipe Villena Gutiérrez: Marino y hombre ejemplar". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 2000: 20:155-158.

"Anécdota naval idiomática". **Revista de Marina**: Lima, oct.-nov.-dic., 2000: 4: 131-132.

2001 "Armamento en Sudamérica". **Revista de Marina**: Lima, oct.-dic., 2001: 4:41-44.

"Las fuerzas armadas y su jefe supremo". **El Comercio**: Lima, 25 abril 2001.

"Ernesto Alayza Grundy". **El Comercio**: Lima, 27 de mayo 2001.

"Lamentable equivocación". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 98.

"Nice weather". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 99.

"El almirante Naganuma". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 100-101.

"Un tiro más ¡Qué importa!". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 102.

"Ante una precaria comparación de fuerzas". **Recordar es vivir, anécdotas navales.** Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 103.

"Ceremonial naval". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 103.

"Estrictamente secreto". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 105.

"Cuando el sextante se equivoca". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 106.

"Cuando no funcionan las comunicaciones". **Recordar es vivir, anécdotas navales.** Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 107-108.

"La ley del Talión... también en la mar". **Recordar es vivir, anécdotas navales.** Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 109-110.

"Los husos horarios y su importancia". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 111-112.

"¿Qué culpa tenía yo?". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 113-114.

"Las ventajas del cuerpo unido". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 115-116.

"Cuestión de edades". **Recordar es vivir, anécdotas navales**. Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 117-118.

"Aquellos osados valientes navegantes". **Recordar es vivir, anécdotas navales.** Lima, Marina de Guerra del Perú, 2001: 251-252.

2002 "Capitán de navío José Valdizán Gamio: un señor oficial de Marina". **Revista de Marina**: Lima, ene.-mar., 2002: 1: 129-131.

"Belaunde y la Marina de Guerra". **El Comercio**: Lima, 26 julio 2002.

"Semblanza al marino peruano". **Revista de Marina**: Lima, jul.-dic., 2002: 3:125-128.

2003 "Marino y hombre ejemplar" (Luis Felipe Villena). **El Peruano**: Lima, 12 febrero 2003: 9.

2004 "Un testimonio de vida: La escuela naval que me formó (1927-1932)". **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**: Lima, 2004: 23-24: 235-252.

"Teodosio Cabada Gonzáles Prada, un ilustre peruano". **Revista Histórica:** Lima, 2004, T. XL (1999-2001).

2005 "Palabras preliminares". En: Aurelio Miró Quesada Sosa. **Nuevos temas peruanos**. Lima, Empresa Editora **El Comercio** S.A., 2005: pp.v-xv (**Obras Completas**, IX).

2006 "Un recuerdo académico pero con anécdota: Estrictamente secreto...". **Libro de Oro Asociación de Ex-Cadetes navales del Perú: 50 años, 1955 -8 de octubre- 2005**. Lima, Imprenta de la Marina, 2006: 242.

LIBROS Y FOLLETOS

1994 **Homenaje y presencia de José Luis Bustamante y Rivero**. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1994.

ENTREVISTAS, CONFERENCIAS Y COMENTARIOS

1964 "Cómo será la Historia de la Marina nos relata el contralmirante Salmón". Entrevista exclusiva. **La Industria**: Trujillo, 8 de octubre 1964: 6.

1968 "Pdte. de CPV inspeccionó los barcos que en España construyen para el Perú". **El Comercio**: Lima, 19 de enero 1968.

"Nueva era de la marina mercante". **La Crónica**: Lima, 14 de mayo 1968: 6.

"Nueva etapa de la marina mercante se inicia en el país". **El Peruano**. Lima, 21 de enero 1968.

"La adquisición de barcos para la CPV y su futuro". **El Comercio**. Lima, 16 de mayo 1968.

"El país gasta anualmente cerca de 185 millones de dólares por concepto de fletes marítimos. Revela el Presidente de la CPV". **El Comercio**: Lima, 24 de agosto 1968: 4.

1970 "Pool naviero no afecta Pacto Andino, reitera Pdte. de la CPV". **La Crónica**. Lima, 11 de marzo 1970.

"La publicación de la 'Historia Marítima del Perú'". **El Comercio**: Lima, 16 de marzo 1970.

"La CPV aumentará su flota; SIMA le construirá 9 barcos". **La Prensa**: Lima, 17 de mayo 1970.

1971 "Contralmirante Federico Salmón de la Jara elogia la importancia de la Historia Marítima". **La Prensa**: Lima, 20 enero 1971.

"Luego de 9 años terminan obra de Historia Marítima del Perú". **Expreso**: Lima, 20 de enero 1971.

"Grupo que escribe la Historia Marítima expuso ayer su obra". **El Comercio**: Lima, 20 enero 1971.

"Pedido de navieros en USA no afecta transporte en Perú". **La Prensa**: Lima, 8 de setiembre 1971: 6.

"CPV encargará 2 graneleros de 25 mil toneladas al SIMA. Declara el Presidente de su Directorio". **Revista SIMA**: Callao, oct., nov., dic., 1971: 32.

"Primer tomo de la Historia Marítima del Perú recibió ayer el Ministro de Marina". **El Comercio**: Lima, 7 de noviembre 1971.

"Ministro de Marina recibe primer tomo de la Historia Marítima". **El Monitor**: Lima, noviembre 1971: 47: 11.

1972 "Historia Marítima". **La Crónica**: Lima, 28 enero 1972.

"Historia Marítima del Perú". Por Francisco Diez Canseco T. **Correo**: Lima, 10 de febrero 1972.

"La CPV superó déficit: ahora tiene utilidades". **Correo**: Lima, 7 de junio 1972.

"Entregan a CPV el primer barco construido por el SIMA para marina mercante". **El Comercio**: Lima, 7 de junio 1972: 1.

"Se entregó tercer tomo de la Historia Marítima del Perú". **El Monitor**: Lima, mayo 1972: 51: 19.

1974 "El mar, gran personaje: una brillante exhibición". **El Monitor**: Lima, feb.-mar., 1974: 57: 16-17.

"Se eligió primera directiva del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú". **El Monitor**: Lima, abril 1974: 58: 4.

"8vo tomo de la Historia Marítima recibió CONACO". **Síntesis Semanal**: Lima, 20 abril 1974: 3.

"El mar es la solución a la grave amenaza de la falta de alimentos". **El Comercio**: Lima, 22 octubre 1974.

1976 "Publicarán libro con el relato de lo ocurrido en la corbeta Unión". **La Prensa**: Lima, 24 julio 1976: 5.

1977 "Mar peruano: Gran personaje de nuestra historia". Por Jorge Donayre B. **Última Hora**. Lima, 17 de setiembre 1977.

1983 "En julio publicarán segunda parte de la Historia Marítima del Perú". **El Comercio**: Lima, 19 de abril 1983.

"Guerra de 1879 fue básicamente naval". **El Comercio**: Lima, 17 de octubre, 1983.

1984 "Editarán la segunda parte de la 'Historia Marítima del Perú'". **El Comercio**: Lima, 4 de abril, 1984: A 5.

1985 "Colección histórica Gutiérrez de Quintanilla debe ser microfilmada, planteó contralmirante A.P. (r) Federico Salmón de la Jara". **El Comercio**: Lima, 2 de marzo 1985.

"Microfilman la obra del historiador Emilio Gutiérrez Quintanilla". **El Comercio**: Lima, 28 de mayo 1985.

1986 "Dura oposición a estrofa apócrifa". **El Comercio**: Lima, 3 de octubre, 1986: D1.

"2 almirantes opuestos a crear nuevo ministerio". **Expreso**: Lima, 6 de marzo, 1986: 3.

1988 "Instituto de Estudios Histórico-Marítimos celebra aniversario". **El Comercio**: Lima, 29 de setiembre, 1988.

"25 años de Historia Marítima" –Entrevista por Manuel Cisneros Milla– **El Comercio, Dominical**: Lima, 4 de diciembre, 1988.

1992 "Miguel Grau es la figura más limpia que ha tenido el Perú". **El Comercio**: Lima, 3 de julio, 1992.

1993 "En trigésimo aniversario el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú reafirma su auténtica vocación de servicio a la patria". **El Monitor**: Callao, jul.-ago.-set., 1993: 8.

1997 "Develan fotografía de historiador naval Fernando Romero Pintado". **El Monitor**: Callao, mar.-abr., 1997: 6.

1999 "Una apreciación de quien fuera durante cuatro años cadete naval en la administración Davy". En: Fernando Casaretto Alvarado. **Alma Mater: Historia y Evolución de la Escuela Naval del Perú.** Lima, Imprenta de la Marina, 1999: 126-130.

ACERCA DE SU OBRA Y PERSONALIDAD

1959 "La entrevista del mes". Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara, Vice-Presidente del Centro Naval del Perú. **¡Avante!, Boletín del Centro Naval del Perú**: Callao, agosto, 1959: 12: 4.

1964 "La Historia Marítima del Perú". **La Industria**: Trujillo, 8 de octubre, 1964: 6.

1968 "Hoy dos almirantes pasarán al retiro". **La Prensa**: 2 de enero, 1968: 4.

"Ayer dos altos Jefes Navales dijeron 'Adiós a las Armas'". **La Prensa**: Lima, 3 de enero, 1968: 3.

"Dejaron el servicio ayer 2 altos jefes de la Marina". **La Crónica**: Lima, 3 de enero, 1968: 4.

"Armada despide a jefes". **Última Hora**: Lima, 3 enero, 1968.

"Dos viejos Lobos de Mar dijeron adiós a la Marina". **Correo**: Lima, 3 enero, 1968.

"La Marina despidió a dos almirantes". **El Peruano**: Lima, 3 enero, 1968.

"Dos jefes de Armada recibieron sus insignias al pasar a retiro". **El Comercio**: Lima, 3 enero, 1968.

"Nombran a Contralmirante Federico Salmón de la Jara nuevo Presidente de CPV". **El Comercio**: Lima, 5 de enero, 1968.

1971 "Compañía Nacional de Vapores está a todo vapor. Comte. A.P. Salmón es un viejo lobo de mar". **Última Hora**: Lima, 4 de dic., 1971.

"Libro de Oro de la Marina Nacional: Contralmirante Federico Salmón de la Jara". **Pro-Patria, Órgano de la Asociación Nacional Pro-Marina:** Lima, mayo, 1971: 7: 26.

1972 "El Perú y el mar". (Carta de Francisco Belaunde Terry). **La Prensa**: Lima, 22 de enero, 1972.

1981 "Entrevista al Almirante Federico Salmón de la Jara". **¡Avante!, Boletín del Centro Naval del Perú**: Lima, 30 de diciembre, 1981: 71: 6, 15.

1985 "El personaje del mes. El mando es el más importante factor del arte naval". **El Monitor**: Lima, agosto, 1985:160.

1992 "Personaje naval: Contralmirante Federico Salmón de la Jara: 'El Instituto contribuye al diseño, desarrollo, consolidación y divulgación de la estrategia marítima del Perú'". **El Monitor**: Callao, marzo-abril, 1992: 5.

1995 En: Manuel Zanutelli Rosas. **Centro Naval del Perú: En el recuerdo, en el presente y hacia el futuro**. Lima, 1995: 164-166.

2000 "Almirante Federico Salmón de la Jara". En: Fernando Casaretto Alvarado. **Centro Naval del Perú: 100 Años**. Lima, Imprenta de la Marina, 2000: 239-244.

2004 "Tres señores asociados. Contralmirante Federico Salmón de la Jara". Entrevista. **Snorkel, Boletín Informativo de la Asociación Submarinistas del Perú**: Lima, set.-dic., 2004: 36: 6-7, 10-12.

"Federico Salmón de la Jara". En Carlos Milla Batres, ed. **Diccionario biográfico del Perú contemporáneo**. Lima, Ed. Milla Batres, 2004, T. II: 239-240.

2006 "Entrevista al ex cadete Federico Salmón de la Jara". **Libro de Oro Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú: 50 Años, 1955 - 8 de octubre - 2005**. Lima, Imprenta de la Marina, 2006: 159-160.

2007 **Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y Caballero Ejemplar.** Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007.

OTROS ESCRITOS –CARTAS FIRMADAS POR FEDERICO SALMÓN DE LA JARA–

1968 "Carta del Presidente de la Corporación Peruana de Vapores". **El Comercio**: Lima, 30 de agosto, 1968.

1969 "La Cía. Peruana de Vapores agradece a "El Comercio". **El Comercio**: Lima, 7 de febrero, 1969.

1972 "Cía. Peruana de Vapores agradece a "El Comercio"". **El Comercio**. Lima, 11 de mayo, 1972.

1997 "Distorsiones históricas". **El Comercio**: Lima, 18 de febrero, 1997.

2000 "Grau y el fútbol". **El Comercio**: Lima, 25 de setiembre, 2000: DT (carta firmada por Federico Salmón de la Jara y Ramón Arróspide Mejía).

2001 "La Marina, digna heredera de Grau". **El Comercio**: Lima, 7 de diciembre, 2001: A14 .

2002 "Agenda marítima pendiente". **El Comercio**: Lima, 16 setiembre, 2002: A 12.

HOMENAJES

1992 "Distinguen al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú" –y a su presidente, contralmirante Federico Salmón de la Jara– **El Comercio**: Lima, 22 de mayo, 1992: A7.

"Rendirán homenaje a Salmón de la Jara". **El Comercio**: Lima, 3 de julio, 1992.

1993 "Comuna de Lima distinguió a vecinos por contribuir a afirmar la cultura nacional". **El Comercio**: Lima, 27 febrero, 1993: A6.

1999 "Academia de la Historia incorporó a Federico Salmón de la Jara". **El Comercio**: Lima, 8 de enero, 1999.

2007 "Por su aporte a la investigación histórica condecoran a Salmón de la Jara" **El Peruano**: Lima, 14 marzo, 2007, p. 1, retrato.

"Doble Premio: El vicealmirante(r) Federico Salmón de la Jara recibió la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz y fue felicitado por su esposa". En: **El Comercio**: 15 de marzo, 2007, p. A6, foto.

"Libro en homenaje a Federico Salmón de la Jara, Marino y gran Señor". **El Peruano**: Lima, 13 abril, 2007.

"Condecoran con la Medalla Vecinal de la "Orden Santiago Apóstol" por motivo del 186° Aniversario Patrio, a don Federico Salmón de la Jara, en reconocimiento a su vocación de servicio y eficiente trabajo como promotor y socio fundador de la Urbanización Neptuno; destacado Almirante, autor del compendio sobre el desarrollo de sus actividades en la Marina de Guerra del Perú. Acuerdo de Concejo N° 53-2007-ACCSS, Santiago de Surco, 13 de julio de 2007". En **Normas Legales,** p. 349189. **El Peruano.** Lima, 17 julio de 2007.

Reseñas bibliográficas





Historia Marítima del Perú: La República, 1879 a 1883, T. XI, v. 2.
Carvajal Pareja, Melitón
Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2006, 868 p., ilus., mapas, planos, retratos.

Continúa la disputa por el control del mar. No poder alcanzar el predominio marítimo, arrebatarle al pequeño monitor "Huáscar" este privilegio es la causa del desvelo de Juan Williams Rebolledo, comandante general de la escuadra chilena; su desempeño hasta ahora ha estado marcado por el fracaso, incapaz de domeñar al intrépido monitor. Al otro lado del tablero, la escuadra peruana y su comandante se aprestan para emprender la segunda fase de la campaña marítima. Hasta ahora ha sido una gesta bizarra del pequeño monitor y su indomable tripulación; pero su comandante es sereno en sus juicios y con fatalismo que nace de la objetividad, sabe que en esta campaña marchan al encuentro con su destino. Como él lo manifiesta, la suerte está echada. Los dos únicos buques de combate, el "Huáscar" y la "Unión", se encuentran en el puerto del Callao,en vísperas de terminar sus reparaciones. La escuadra chilena que había abandonado la plaza del Callao, aliviándola del bloqueo, regresaba, empero a restablecer el bloqueo del puerto de Iquique el 21 de mayo de 1879.

El plan inicial del gobierno chileno había sido atacar a la escuadra peruana que se encontraba en reparaciones en el Callao. Williams Rebolledo, demostrando poca claridad táctica, se opuso tenazmente por los peligros de enviar la escuadra tan lejos y las dificultades para la comunicación. Más bien, propuso el bloqueo del

puerto de Iquique, dejando a cargo de esta tarea a dos de los buques menos costosos de la escuadra, la corbeta "Esmeralda" y la cañonera "Covadonga". El plan fracasó cuando se produjo el combate de Iquique y se perdió la corbeta "Esmeralda"; la inmolación del comandante Prat y la pérdida de la fragata peruana "Independencia" frente a Punta Gruesa disimularon ante la opinión pública sus fallas tácticas.

Sin embargo, Williams Rebolledo estaba a punto de dejar el mando, con el pretexto de su mala salud, pero en verdad agobiado por las críticas de la opinión pública, entre ellas por su fracaso en el bloqueo del Callao, y las frustradas persecuciones del "Huáscar", con la pérdida de la "Esmeralda" de por medio. Presenta su renuncia, el 4 de junio, al fondear en Iquique de regreso de la segunda persecución al "Huáscar". El gobierno no acepta su retiro. El 15 de junio, absolviendo tres requerimientos que le planteaba el ministro de Guerra y Marina, general Urrutia, ratifica su oposición a reanudar el bloqueo al Callao y reconoce la desventaja de la escuadra chilena en velocidad respecto de la peruana; explicaba que por ello no se había llegado al ansiado combate decisivo, que se podía lograr si se le dejaba al jefe de la escuadra toda la amplitud de acción. Coincide en la necesidad de organizar la escuadra en dos divisiones, una para el bloqueo de Iquique, y la otra para controlar la costa para interceptar el tráfico de los transportes enemigos y convoyar los transportes que conducían al ejército chileno. A fines de junio se adoptaron estas medidas.

Finalmente, Williams Rebolledo deja el cargo el 12 de agosto. Su empecinada pugna con Rafael Sotomayor Baeza y con el general Justo Arteaga, comandante de las fuerzas terrestres, así como el profundo descontento de la ciudadanía ante su incapacidad para detener las acciones del "Huáscar", lo llevan a apartarse. El golpe de gracia para su desafortunada gestión sobreviene cuando el comandante Grau a bordo del monitor "Huáscar"captura el transporte "Rímac", repleto de tropas y pertrechos. La gloria le fue esquiva a Williams Rebolledo; a su drama personal se aunaba una grave enfermedad bronquial. Es reemplazado por el capitán de navío Galvarino Riveros Cárdenas.

Galvarino Riveros finalmente logra su cometido el 8 de octubre en el combate de Angamos donde cae el monitor "Huáscar" y su comandante Miguel Grau.

El miércoles 8 de octubre, a las 3:30 a.m., a la altura de la península de Mejillones el comandante Grau avistó los tres humos de la División de Riveros, a la vez que los mismos se percataban de la presencia de las naves peruanas e iniciaban la persecución. La aparición más tarde de los tres buques de la división de Latorre, que cerraba el paso por el noroeste a las fuerzas peruanas, con la de Galvarino Riveros a la zaga por el sur, solo le dejaba a Grau forzar la marcha por

el noroeste, pues el paso por el este estaba cerrado por la costa. Entre las 8 y las 8:30 estaba prácticamente acorralado a la altura de punta Angamos. La persecución de los blindados estaba centrada en el "Huáscar", en tanto que el "Loa" y "O'Higgins", por orden de Latorre, marchaban sobre la "Unión", que tenía orden de evadir el combate. Las instrucciones del presidente Prado indicaban que "En ningún caso comprometerá el almirante Grau alguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos... solo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en la imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber". Estas eran las circunstancias actuales y Grau cumplió con su deber.

De esto trata el volumen 2 de la obra del almirante Carvajal. El autor ha tenido clara la idea de que solo el conocimiento objetivo de las condiciones y circunstancias que se vivieron, así como un reconocimiento cabal de los elementos y poderíos navales en ambos países beligerantes, haría posible analizar los hechos y aun encontrar las razones del resultado final.

Establecer la precisión de las horas –que aparecían con muchas diferencias en los partes oficiales y testimonios–, señala que es un factor importante para la reconstrucción del combate y para determinar la hora y circunstancia en que fallece Grau. Cita a Melitón Carbajal, su abuelo, testigo presencial del combate a bordo del "Huáscar", dice: "Pero el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heroicamente...", el "Huáscar", dice, "...cayó en poder del enemigo, no rendido, sino apresado".

Finalmente se impuso la fuerza a la audacia y valentía.

El drama se había cerrado.



Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y Caballero Ejemplar
Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007, 774 p., fotos, retratos.

*E*l Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú presenta este Libro en homenaje a su fundador y hoy su Presidente Honorario y Vitalicio, el contralmirante don Federico Salmón de la Jara, conmemorando el nonagésimo sexto aniversario de su natalicio. Reúne cincuenta trabajos eruditos referidos a la historia marítima y

el Mar en general, como corresponde en una obra dedicada a este marino, cuya vida ha estado signada por su amorosa y devota relación con el mar. La primera parte lleva los testimonios personales de sus colegas, amigos y subordinados; que tuvieron la oportunidad de compartir con él alguna de las múltiples experiencias y responsabilidades que se le deparó en el transcurso de su larga y fructífera vida. Ellos pudieron apreciar entonces las cualidades de líder, y sobre todo de honestidad, caballerosidad y profunda bondad del almirante Salmón. El destino lo puso siempre y reiterativamente en el sitio preciso para desempeñar un rol protagónico y por ende de extrema responsabilidad. Siempre supo estar a la altura de las circunstancias, y aun más allá, dando ese plus de entrega que distingue al hombre superior. Alguna vez, encarnó la esperanza de toda una nación, como cuando el año 1959, la Marina peruana necesitó fortalecer su poder naval y adquirió entonces un poderoso crucero de la marina inglesa, el HMS "Newfoundland".

Salmón de la Jara recibió el honroso encargo de recibir el buque en el puerto de Portsmouth, Inglaterra, dirigir las operaciones de su acondicionamiento en el tiempo récord de 45 días y, como su primer comandante, ya con el nombre de BAP "Almirante Grau", conducirlo en el viaje inicial a la patria. El recibimiento en el puerto del Callao fue apoteósico y en el imaginario popular la gallarda imagen de su comandante se confundió con el espíritu de la emblemática nave. Después de 35 años de servicios en la Marina de Guerra del Perú, pasó a la situación de retiro, pero aún lo esperaban nuevos retos; esta vez en la administración estatal, cuando el Gobierno le encargó la delicada y difícil misión de reorganizar la Compañía Peruana de Vapores, a punto de extinguirse, pues la operación de sus pocas naves generaba más gastos que utilidades. Su empeño y dedicación imprimió un robusto impulso a la marina mercante nacional convirtiéndola en una entidad exitosa y productiva. Al término del mandato de su gestión dejaba una eficiente y moderna flota de más de 12 unidades y establecidos nuevos tráficos de operación en el norte de Europa y en el Mediterráneo, en Estados Unidos, Golfo de México, Japón y en los puertos canadienses del Atlántico y el Pacífico. Así, bajo su liderazgo, los buques peruanos estuvieron presentes en todos los mares del mundo. Sin embargo, la nave más relevante que tuvo bajo su comando fue la **Historia Marítima del Perú**, monumental obra que pone de manifiesto al Mar como el Gran Personaje en la vida de nuestra nación: su presencia está en cada una de las etapas de la historia del Perú, descubriendo su condición de país marítimo. La idea de escribir una historia marítima representaba un viejo anhelo en la Marina de Guerra: una historia que rescatara el rol del mar y de sus hombres en el destino nacional. El año 1963, cuando con el grado de capitán de navío presidía el Centro Naval del Perú, se reunía a menudo con su gran amigo el capitán de fragata Luis Felipe Villena, presidente de la Comisión de Cultura del Centro Naval; de ambos nació entonces la idea de llevar a cabo el ambicioso plan de escribir la Historia Marítima

del Perú. El consejo directivo del Centro Naval acogió el proyecto y con el apoyo de la superioridad naval se creó la Comisión para Escribir la **Historia Marítima del Perú.** El almirante Salmón, con su gran capacidad de convocatoria supo reunir un selecto grupo de científicos, investigadores, historiadores y oficiales de Marina que se comprometieron para llevar a cabo la obra. El primer tomo vio la luz el año 1972, y hasta la fecha se han publicado ya 12 tomos en 23 volúmenes, más un volumen con la monografía Los puertos del Perú. La obra, única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha tenido un reconocimiento oficial dado su interés científico y cultural, así como por su contribución para entender al Perú como país marítimo. En 1973 la Comisión se convirtió en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. El libro-homenaje que comentamos reúne un ingente conjunto de artículos: de adhesión de parte de numerosos oficiales de marina, que han conocido de cerca al almirante Salmón. Luego vienen 33 trabajos de corte académico, sobre todo de História Marítima Naval.

La obra ha sido prologada por el almirante Eduardo Darcourt Adrianzén, Comandante General de la Marina del Perú. La introducción lleva la firma del contralmirante Melitón Carvajal Pareja, Presidente de nuestro Instituto. Sigue el "Pórtico de un homenaje" por Héctor López Martínez. Finalmente se publican quince fotografías relacionadas con la biografía del almirante y algunos testimonios de su entorno familiar. En suma, 774 páginas dedicadas "a este hombre bueno, ajeno a toda pasión subalterna".



Diccionario biográfico marítimo peruano
Castañeda Martos, Alicia y Ortiz Sotelo, Jorge
Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, 350 p., retratos

*E*n una pulcra y hermosa edición aparece este diccionario biográfico, indispensable fuente de consulta para el investigador que se adentre en el pasado de la historia marítima y naval peruana. Alicia Castañeda Martos había publicado, dentro de la Serie de Biografías del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, y con el título de **Reseñas de oficiales de Marina, 1500-1930,** una versión primigenia el año 1999; y aún antes, en 1993, conjuntamente con el prestigioso historiador naval Jorge Ortiz Sotelo, se publicó un primer tomo del diccionario biográfico peruano, el cual comprendía hasta la letra 'C'; lamentablemente ese proyecto quedó trunco.

Hoy tenemos, por fin, una edición que revela exhaustivamente el universo de personajes que conforman el conjunto de hombres imbricados en la trama de la

historia de nuestro pasado marítimo, enriquecida con una galería de retratos que dan rostro a esos marinos, muchos de ellos personajes legendarios de la memoria colectiva de nuestro pueblo. Desfilan personajes, desconocidos para el común de nosotros, pero que desempeñaron roles trascendentes en la gesta del mar, navegantes como los limeños Juan Francisco de la Bodega y Quadra, e Isabel Barreto, o Domingo Boenechea e Iríbar, hombre al servicio del virreinato del Perú, descubridores de nuevas tierras allende los mares; defensores, como Rodrigo de Mendoza, general al mando de la armada virreinal que hizo frente a los ataques holandeses (1615); Domingo Orué y Mirones, también limeño, quien en 1799 y en 1800, rechazó los ataques de naves corsarias británicas y finalmente capturó dos de ellas. Francisco Ruiz de Lozano, Juan Ramón Coninck, Andrés Baleato y Francisco Carrasco, cartógrafos y responsables de la formación náutica en el Perú; y en el siglo XIX, los pioneros en la conquista de la Amazonía, exploración de sus ríos, fundación de ciudades y defensa de sus fronteras, aun con el sacrificio de sus vidas, como Juan Antonio Távara, Alberto West, Manuel Clavero; y en las comisiones de límites, como Camilo Carrillo, marino, geógrafo, matemático, maestro, cuya contribución a la institución naval y al país aún no ha sido rescatada. Y aún los inventores, como Federico Blume, quien construyó un sumergible que bien pudo haberse aplicado en la defensa de costas durante la guerra con Chile.

Incluye además, un apéndice sobre conflictos, campañas y acciones de armas, en los que tuvieron concurrencia los biografiados, Eventos marítimos notables, centros de formación, referidos a la educación naval en el Perú, desde que por primera vez se dictara en esta tierra un curso con aplicación en la náutica, en este caso, la cátedra de matemáticas, establecida en 1665 por el virrey Conde de Santisteban, que se dictó en el hospital de Marineros del Espíritu Santo.

Jorge Ortiz ofrece un listado de Buques de la Armada Peruana, que da una somera información no solo sobre los buques mencionados en el diccionario, sino sobre todas las naves que han prestado o prestan servicio en nuestra Armada,

El investigador tiene en este libro información cuya autoridad está respaldada en la documentación del Archivo Histórico de Marina. Ambos autores conocen ampliamente este repositorio; en el caso de la señora Castañeda, tuvo a su cargo la organización inicial, y en el caso del comandante Ortiz, durante su servicio en la Marina de Guerra, en la Dirección de Intereses Marítimos, el Archivo estuvo directamente bajo su responsabilidad. Actualmente, el Archivo atiende consultas al público en general en su local, sito en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en cuya biblioteca este libro puede ser consultado o adquirido: www.iehmp.org.pe

Esperanza Navarro Pantac

Crónica

Actividades del Instituto

AÑO 2005

ENERO

PREMIACIÓN

El Consejo Directivo, en sesión del 21 de enero del 2005, hizo entrega de la 2da. Parte de la **Historia Marítima del Perú** al alférez de fragata Alonso Miguel Antonio Mori Herrera, quien obtuviera el primer puesto y Espada de Honor de la Promoción 2004 de la Escuela Naval del Perú.

MARZO

CONVENIO MARCO

El día 4 se suscribió el Convenio Marco de Cooperación Institucional entre la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau", y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para colaborar en la elaboración y ejecución de proyectos de investigación, en actividades académicas.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

El día 29 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el Presidente dio lectura a la Memoria Anual dando cuenta de la marcha institucional correspondiente al año 2004-2005, el Balance, Estado de Ganancias y Pérdidas. Asimismo, informó que durante el periodo se continuaron las actividades en los campos histórico, estratégico y científico.

CONVERSATORIO

El jueves 31 la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) realizó un Conversatorio interno sobre "Disuasión en la Estrategia Nacional".

ABRIL

ARCHIVO HISTÓRICO DE MARINA

En el segundo trimestre del año 2005 entró en servicio al público, el Archivo Histórico de Marina, que comparte el local con nuestro Instituto.

MAYO

CONVERSATORIOS

El miércoles 4 la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos (CEEM) realizó un Conversatorio interno sobre la "CONVEMAR".

El miércoles 18 la CEEM realizó un Conversatorio interno sobre "Cabotaje y su desarrollo".

SESIÓN SOLEMNE

El 20 de mayo se llevó a cabo la Sesión Solemne en conmemoración del 126° aniversario del Combate Naval de Iquique. En esta oportunidad el Discurso de Orden estuvo a cargo de la Sra. Alicia Castañeda de Samanez.

TERTULIA HISTÓRICA

El 25 de mayo se realizó la Tertulia Histórica "Una guerra mediática en torno a la Campaña de la Breña (1882-1884)", a cargo del licenciado Hugo Pereyra Plasencia.

JUNIO

CONVERSATORIO

El miércoles 18 la CEEM realizó un Conversatorio interno sobre "Recursos no vivos del mar", con el objeto de establecer si existía suficiente información para la realización de un Foro referido al tema.

JULIO

CONVERSATORIO

El sábado 2 de julio se realizó el XIV Conversatorio dirigido a los profesores de Historia y Geografía de los Centros de Instrucción de la Marina y Colegios de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, colegios nacionales y privados, con el tema: "La enseñanza de la Historia: La Guerra del Pacífico". Las



El Presidente del Instituto, contralmirante Melitón Carvajal Pareja y el capitán de navío Luis Torres Koch, Director de la Escuela Nacional de Marina Mercante suscriben el Convenio Marco de Cooperación Institucional.



El contralmirante Melitón Carvajal Pareja, Presidente del Instituto, da la bienvenida a las autoridades navales presididas por el Comandante General de la Marina, almirante Jorge Ampuero Trabucco, durante la ceremonia de homenaje a la Marina de Guerra.

exposiciones estuvieron a cargo del contralmirante Oscar Penny Cabrera. R.P. Armando Nieto Vélez S.J., Sr. Gonzalo Maguiña Altamirano, y magíster Lizardo Seiner Lizárraga.

FORO

El miércoles 13 y jueves 14 la CEEM llevó a cabo en la sede del Centro Naval-San Borja, el Foro sobre "Fuentes y Formas de Energía".

SETIEMBRE

CONCURSO DE HISTORIA

El 10 de setiembre se realizó la 2a. Etapa del III Concurso de Historia, para los Liceos Navales, con la participación de los 48 alumnos seleccionados de los cuatro Liceos Navales.

El 24 de setiembre se llevó a cabo la 3a. Etapa del III Concurso de Historia para los Liceos Navales, con la participación de los dieciséis alumnos que alcanzaron las mejores notas.

OCTUBRE

EXPOSICIÓN

Con ocasión de la Exposición que la Marina de Guerra instaló en el Jockey Plaza durante el Mes del Mar de Grau, el Instituto también tuvo un stand en el que se expusieron las publicaciones menores del Instituto y la 2a. Parte de la **Historia Marítima del Perú.**

SESIÓN SOLEMNE

El día 6 en Sesión Solemne, se realizó el homenaje a la Marina de Guerra del Perú por sus 184 años de creación, y 126 años del Combate Naval de Angamos. El Discurso de Orden estuvo a cargo del contralmirante Oscar Penny Cabrera. En la ceremonia se hizo entrega de los premios a los alumnos ganadores del III Concurso de Historia para los Liceos Navales: "La Marina de Guerra en la Amazonía Peruana". Los tres ganadores pertenecen al Liceo Naval Teniente Clavero.

V CONCURSO MONOGRÁFICO ESTRATÉGICO

El 8 de octubre la CEEM publicó en el diario **El Comercio** la convocatoria al V Concurso Monográfico Estratégico sobre el tema "Estrategia para la Adhesión del Perú a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar".

CELEBRACIÓN INSTITUCIONAL

El 17 de octubre se realizó una sencilla ceremonia con motivo del 32° Aniversario del Instituto y el 42° Aniversario de la creación de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

FORO

El martes 18 la CEEM llevó a cabo en la Sede del Centro Naval-San Borja, el Foro "Manejo Integrado de Zonas Costeras", como evento contemplado en el Programa del Mes del Mar de Grau, organizado por la Marina de Guerra.

NOVIEMBRE

DISERTACIÓN

El viernes 11 el capitán de navío José Luis Guerola Lazarte hizo una exposición interna en la CEEM sobre la Autoridad Portuaria Nacional.

TERTULIA HISTÓRICA

El 17 de noviembre se realizó la Tertulia Histórica con el Tema: "Memoria y Heroísmo en la posguerra del Pacífico", a cargo del magister en Historia Iván Millones Martínez.

DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 3 de diciembre se llevó a cabo el XV Conversatorio dirigido a los Profesores de Historia y Geografía de los Centros de Instrucción de la Marina y Colegios de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, colegios nacionales y privados, con el tema: "Los Corsarios en la Historia del Perú". Las exposiciones estuvieron a cargo del Dr. Pedro Rodríguez Crespo, señor Oscar Espinar La Torre y el capitán de fragata John Rodríguez Asti.

CARTA ABIERTA

El jueves 22 se inició la difusión de la Carta Abierta suscrita por los Presidentes de la Asociación Nacional Pro-Marina, la Asociación de Ex-Cadetes Navales y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, ratificando la necesidad de la adhesión del Perú a la CONVEMAR.

AÑO 2006

ENERO

DEVELACIÓN DE RETRATO

En sencilla pero significativa ceremonia, con asistencia de familiares y amigos, el 25 de enero se develó en la galería de Historiadores Marítimos. la fotografía del distinguido Miembro de Número Fundador y autor de la **Historia Marítima del Perú,** el Embajador Guillermo Lohmann Villena, fallecido el 14 de julio del 2005.

FEBRERO

CONVERSATORIOS

El jueves 9 la CEEM llevó a cabo el Converstorio interno sobre "Concesiones Portuarias".

El martes 21 se realizó el Conversatorio interno de la CEEM "Reorganización de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos".

El jueves 24, el Conversatorio interno de la CEEM sobre "Límites Marítimos Perú-Chile".

MARZO

CONVERSATORIOS

El jueves 2 la CEEM realizó el Conversatorio interno "Pesca en la Zona Marítima (ZMIF)".

El día martes 14 se realizó un Conversatorio interno de la CEEM, a fin de dar a conocer los foros realizados el año 2005.

INCORPORACIONES

El 9 de Marzo se incorporó como Miembro de Número del Instituto el doctor Fabián Novak Talavera, con el tema: "La protección del Patrimonio Cultural Subacuático en la Convención de la UNESCO del 2001". El discurso de recepción estuvo a cargo del contralmirante Héctor Soldi Soldi. Ambos discursos se publican en este número de la Revista.

El 16 de marzo se realizó la incorporación como Miembro de Número del Instituto del vicealmirante Oscar Anderson Noriega, con el tema: ¿De dónde

venimos, a dónde vamos? Fue recepcionado por la Dra. Hilda Elías de Zevallos. Los dos discursos se publican en este número de la Revista.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA

El dia 30 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el presidente, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, informó sobre la marcha Institucional correspondiente al periodo 29 de marzo 2005 - 30 de marzo 2006. Se procedió a la elección del Consejo Directivo para el periodo marzo 2006-marzo 2008, resultando reelegido en el cargo de presidente el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, así como el contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga para la vicepresidencia. Para la presidencia de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, fue elegido el vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey, y para la Presidencia de la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico, la Sra. Alicia Castañeda Martos.

En la misma fecha, el contralmirante José García Valdivieso, presentó su carta de renuncia como Secretario Permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval; en su reemplazo se designó al capitán de fragata John Rodríguez Asti.

ABRIL

CONVERSATORIO

El martes 4 se realizó el Conversatorio interno de la CEEM "Pesca Legal e Ilícita por Terceros en nuestra Zona Marítima de las 200 millas".

CONCURSO

El 17 de abril se convocó el IV Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales con el tema: "La Marina de Guerra en el Lago Titicaca", dirigido a los alumnos de 3°, 4° y 5° de Secundaria.

PRESENTACIÓN DE LIBRO

En ceremonia del 27 de abril a 6.30 p.m. se llevó a cabo la presentación del volumen 2 del Tomo XI de la **Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883,** cuyo autor es el contralmirante Melitón Carvajal Pareja. Dicho volumen trata de la Campaña Naval entre el 6 de julio al 8 de octubre de 1879 inclusive, durante la Guerra del Pacífico. El comentario de la obra estuvo a cargo del Padre Armando Nieto Vélez, S.J.



El contralmirante Melitón Carvajal Pareja explica el proceso de investigación que siguió para escribir su obra, el volumen 2 del tomo XI de la **Historia Marítima del Perú.**



Conversatorio de Historia: El licenciado Gonzalo Maguiña Altamirano muestra escenas fotográficas de la ocupación chilena.

MAYO

SESIÓN SOLEMNE

El 18 de mayo se llevó a cabo la Sesión Solemne en conmemoración del 127° aniversario del Combate Naval de Iquique. El Discurso de Orden estuvo a cargo del capitán de fragata John Rodríguez Asti.

CONVERSATORIO

El jueves 27 la CEEM realizó un Conversatorio interno: "Situación Estratégica".

JUNIO

CONVERSATORIO

El jueves 8 la CEEM llevó a cabo el Conversatorio interno sobre "La Nueva Ley de Activación de la Marina Mercante Nacional".

JULIO

CONVERSATORIO

El 15 de julio se llevó a cabo el XVI Conversatorio de Historia, dirigido a los Profesores de Historia y Geografía de los Centros de Instrucción de la Marina y de los colegios invitados de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, colegios nacionales y privados, con el tema: "La Ocupación de Lima en la Guerra con Chile". Las exposiciones estuvieron a cargo del licenciado Enrique Flores Rosales, señor Gonzalo Maguiña Altamirano, Dra. Margarita Guerra Martiniere y del capitán de navío Francisco Yábar Acuña.

AGOSTO

CONVERSATORIO

El jueves 10 la CEEM efectuó el Conversatorio interno "Disuasión Pesca Marítima por Terceros (en ZMIF)".

PÁGINA WEB

En la segunda semana de agosto se publicó la página web del Instituto (www.iehmp.org.pe), aunque aún quedaban algunas páginas pendientes de concluir. El esquema de la página comprende: Base de datos de la Biblioteca, página web para la sección actividades de la CEEM y COIDH, página web para la sección de Convenios.

SETIEMBRE

CONCURSO

El 9 de setiembre se realizó la Segunda Etapa del IV Concurso de Historia para los Liceos Navales: "La Marina de Guerra en el Lago Titicaca", con la participación de 47 alumnos seleccionados de los cuatro Liceos Navales.

CONVERSATORIOS

El jueves 14 la CEEM llevó a cabo el Conversatorio interno sobre "Situación de la Pesca Industrial-Conservas".

El día jueves 21 la CEEM llevó a efecto el Conversatorio "Pesca Marítima por Terceros en el Mar de Grau".

CONCURSO

El 23 de setiembre se llevó a cabo la Tercera Etapa del IV Concurso de Historia para los Liceos Navales, con la participación de los dieciséis alumnos que alcanzaron las mejores notas en la Segunda Etapa.

OCTUBRE

SESIÓN SOLEMNE

El 5 de octubre en Sesión Solemne se realizó el homenaje a la Marina de Guerra por sus 185 años de creación y 127 del Combate Naval de Angamos. El discurso de orden estuvo a cargo del capitán de fragata John Rodríguez Asti. En la ceremonia se hizo entrega de los premios a los alumnos ganadores del IV Concurso de Historia para los Liceos Navales: "La Marina de Guerra en el Lago Titicaca". Las ganadoras pertenecen, dos al Liceo Naval "Teniente Clavero" y la tercera al Liceo Naval "Contralmirante Montero".

CELEBRACIÓN INSTITUCIONAL

El 18 de octubre se realizó una sencilla ceremonia con motivo del 33° Aniversario del Instituto y el 43° Aniversario de la creación de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

SEMINARIO

Los días miércoles 25 y jueves 26, en la Sede del Centro Naval de San Borja, Salón Iquique, dentro de los actos que se realizan por el Mes del Mar de Grau

que organiza la Marina de Guerra del Perú, se llevó a cabo el Seminario "Cambio Climático Global-Perspectivas en el Perú".

NOVIEMBRE

CONVERSATORIO

El día martes 28 la CEEM efectuó el Conversatorio sobre "Disuasión", con la asistencia de Miembros de Número, delegados de otras instituciones y oficiales de Marina.

DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 2 de diciembre se llevó a cabo el XVII Conversatorio de Historia, dirigido a los profesores de Historia y Geografía de los Centros de Instrucción de la Marina y de colegios invitados de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, colegios nacionales, privados, con el tema: "La Ocupación chilena durante la Guerra del Pacífico". Las exposiciones estuvieron a cargo del Rvdo. Padre Armando Nieto Vélez, S.J., el Dr. Miguel Seminario Ojeda, el licenciado Juan Carlos Flores Granda y el señor Gonzalo Maguiña Altamirano.

PREMIACIÓN

El 18 de diciembre 2006, en la Ceremonia de Clausura de la Escuela Naval del Perú, se hizo entrega de la 2da. Parte de la **Historia Marítima del Perú,** al alférez de fragata don Juan Carlos Vela Mascaró, quien obtuvo el 1er. Puesto de la Promoción 2006. En la oportunidad, solo se le entregó como acto protocolar, un volumen.

CONVERSATORIO

El jueves 21 la CEEM sustentó el Conversatorio interno sobre "Planificación Estratégica".

CONVENIO

El 26 de diciembre 2006, se suscribió el Convenio Marco de Cooperación entre el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y la Marina de Guerra del Perú-Dirección de Intereses Marítimos e Información, con la finalidad de fomentar la conciencia marítima y la producción de la **Historia Marítima del Perú,** estudios estratégicos y científicos relacionados con el ámbito marítimo.

AÑO 2007

ENERO

PRESENTACIÓN DE SALUDOS

El 18 de enero 2007 una Comisión del Consejo Directivo presentó sus saludos al nuevo Comandante General de la Marina, almirante Eduardo Javier Darcourt Adrianzén, e inmediatamente después al nuevo Jefe del Estado Mayor General de la Marina, vicealmirante José Ricardo Aste Daffós, exponiéndoles a ambos la finalidad del Instituto, su desarrollo histórico y las actividades a desarrollar, en general, en el curso del año, destacándose el apoyo mutuo de nuestras Instituciones.

DEVELACIÓN DE RETRATO

El 24 de enero del presente año se develó en la Galería de Historiadores Marítimos, la fotografía del doctor y Embajador Alberto Wagner de Reyna, autor del Tomo VII de la **Historia Marítima del Perú,** quien falleciera en París el 9 de agosto de 2006.

PRESENTACIÓN DE SALUDOS

El 26 de enero, una Comisión del Consejo Directivo presentó sus saludos al nuevo Director de Intereses Marítimos e Información de la Marina, contralmirante Jorge Antonio De la Puente Ribeyro, exponiéndole la finalidad del Instituto, su desarrollo histórico y las actividades a desarrollar en el curso del año, subrayando la colaboración entre ambas Instituciones.

MARZO

CONDECORACIÓN

El día 13 el contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador y presidente Vitalicio y Honorario del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, fue distinguido con la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz por su destacada contribución a la historia marítima del Perú. El canciller José Antonio García Bealunde le entregó la distinción. El acto se realizó en el Ministerio de RR.EE.

HOMENAJE

El día 15 de marzo, en una lucida ceremonia a la que asistieron altas autoridades navales y destacadas personalidades de las letras, el Instituto presentó en el Centro Naval de San Borja el libro **Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara: Marino y Caballero Ejemplar.**



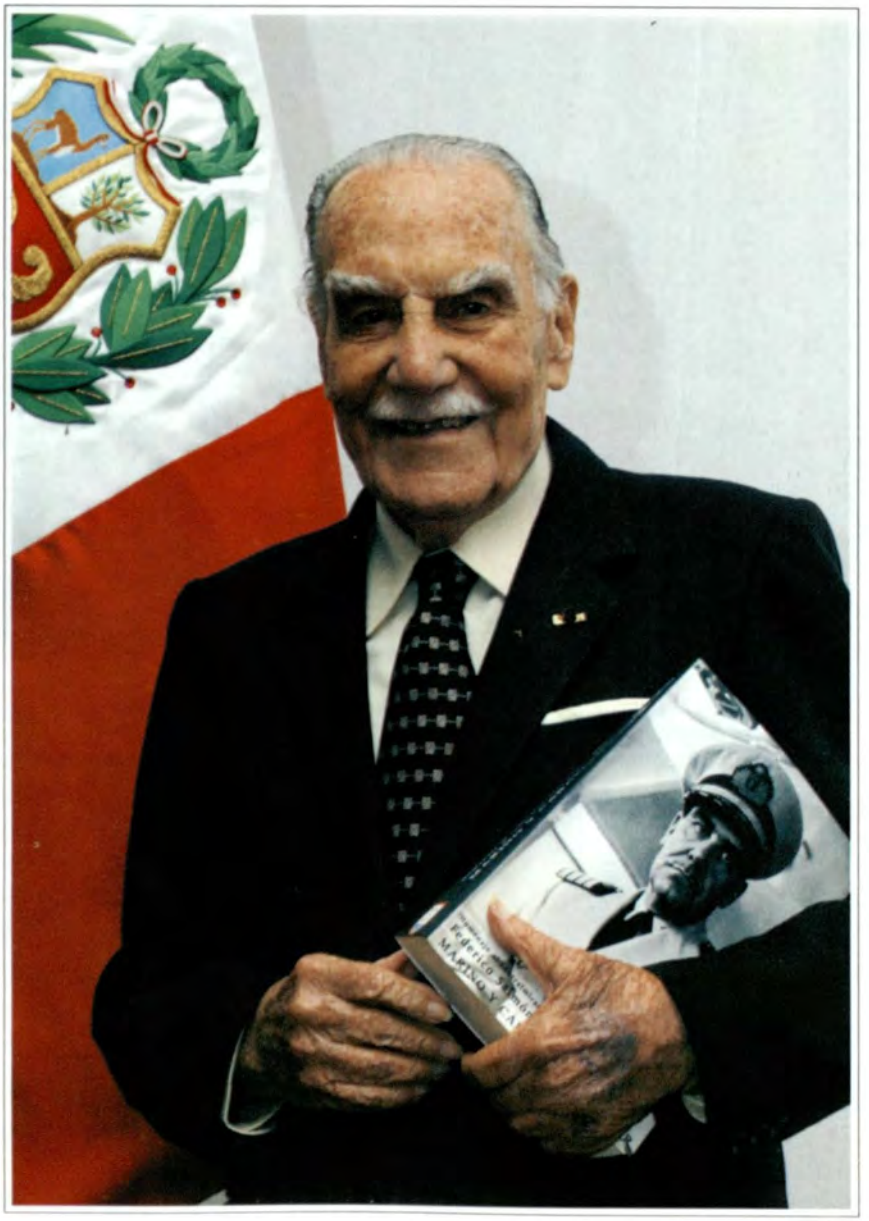
En el Palacio de Torre Tagle, el Canciller José Antonio García Belaúnde
impone al contralmirante Federico Salmón de la Jara
la Orden del Sol en el Grado de Gran Cruz.
(13 de marzo de 2007).



El contralmirante Federico Salmón de la Jara agradece la honrosa distinción que reconoce su aporte a la investigación histórica.



En la ceremonia de presentación del Libro Homenaje,
el contralmirante Federico Salmón de la Jara agradece al
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y a las altas autoridades navales.



Contralmirante Federico Salmón de la Jara,
el día de la presentación de su Libro Homenaje.
(15 de marzo de 2007).

ASAMBLEA GENERAL

El día 28 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el presidente, contralmirante Melitón Carvajal Pareja dio cuenta de la marcha institucional correspondiente al periodo 28 de marzo 2007-27 de marzo 2008. Fue elegido vicepresidente el vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey, ante la renuncia del contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga al cargo referido.

ABRIL

CONVERSATORIO

El día 13 la CEEM llevó a cabo el Conversatorio sobre "Aplicaciones, Difusión y Utilización de Líneas de Base". Se invitó a un representante de Hidrografía y Navegación de la Marina. Expuso el capitán de fragata Rodolfo Sablich Luna Victoria. Organizado por el CTP Realidad Marítima.

CONCURSO

El 16 de abril se convocó el V Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales con el tema: "Los Marinos en Arica durante la Guerra con Chile".

MAYO

INCORPORACIÓN

El 3 de mayo se realizó la incorporación como Miembro de Número del magíster Lizardo Seiner Lizárraga, con el tema: "El Terremoto de 1868: La reacción del Estado Peruano y el Rol de la Marina de Guerra". El discurso de recepción estuvo a cargo del contralmirante Jorge Brousset Barrios. Ambos discursos se publican en este número de la Revista.

SEMINARIO

Los días 9 y 10 la CEEM realizó el Seminario "Amenazas a la Seguridad: El narcotráfico en el Perú", promovido por el IDEI (Pontificia Universidad Católica del Perú).

SESIÓN SOLEMNE

El día 18 se llevó a cabo la Sesión Solemne en conmemoración del 128° Aniversario del Combate Naval de Iquique. El discurso de orden estuvo a cargo del contralmirante Jorge Brousset Barrios.

CONVERSATORIO, TERTULIA

El día 23 la CEEM sostuvo un Conversatorio con miembros de la Asociación Nacional de Empresas Pesqueras Artesanales del Perú (ANEPAP) sobre el tema "La pesca artesanal y la legislación internacional marítima". Expuso el capitán de navío Héctor Salerno Gálvez.

El 31 de mayo la CEEM llevó a cabo una Tertulia Histórica con el tema: "Comentarios al documental chileno 'Epopeya'".

JUNIO

CONVENIO

El día 26 se realizó la suscripción del Convenio IEHMP (CEEM)-CAEN, a fin de unir esfuerzos interinstitucionales para promover el desarrollo del pensamiento estratégico y geopolítico marítimo en el ámbito académico y cultural, por el CTP Doctrina Marítima.

FORO

Los días 26 y 27 el Instituto en el VI Foro Internacional de Puertos "Inversión como herramienta en el desarrollo portuario", promovido por la Cámara de Comercio de Lima. Se inscribieron, vía Presidencia del Instituto: contralmirante Melitón Carvajal y capitán de navío José Luis Guerola, y por la CEEM, el contralmirante Guillermo Soriano Lindo.

JULIO

CONFERENCIA

El día 13 la CEEM organizó la conferencia sobre el tema "Centro de Estudios Estratégicos". Expuso el contralmirante ARA. Guillermo Delamer. Actuó como coordinador del evento el contralmirante Andrés Chiarella Caballero y presidió la conferencia el Presidente del IEHMP. La conferencia se llevó a cabo en el Salón Angamos del Centro Naval San Borja.

CONVERSATORIOS

El día 16 la CEEM efectuó el Conversatorio sobre "Recursos Marinos No Renovables (No vivos), relacionado a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos", promovido por el CTP Realidad Marítima.

El sábado 14 de julio se llevó a cabo el XVIII Conversatorio de Historia, dirigido a los profesores de Historia y Geografía de los Centros de Instrucción de



El contralmirante Melitón Carvajal Pareja y el doctor Patrick Wagner Grau develan el retrato del Embajador Alberto Wagner de Reyna.



El Presidente del Instituto contralmirante Melitón Carvajal Pareja y el Director del CAEN, comandante William Schmitt Luna, en el acto de firmar el Convenio Marco IEHMP-CAEN.

la Marina y de los colegios invitados de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, colegios nacionales y privados con el tema: "La Enseñanza de la Geografía". Las exposiciones estuvieron a cargo del Dr. Carlos Peñaherrera del Águila y Dr. Hildegardo Córdova Aguilar y el magíster en geografía Fray Masías Cruz Reyes.

ENTREVISTA

El día 17 una comitiva de la CEEM acudió a entrevistarse con el Jefe de Estado Mayor General de la Marina. Asistieron los integrantes del Comité Ejecutivo, para tratar el tema: "Creación de un centro de Estudios Estratégicos".

AGOSTO

CONVERSATORIOS

El día 17, la CEEM realizó el Conversatorio sobre "Procedimientos en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, para casos como los que vienen afrontando Chile y Perú", a cargo del Embajador José de la Puente Radbill.

El día 21, se llevó a cabo el Conversatorio organizado por la CEEM, sobre "Presupuestos Armada de Chile-Perú", orientaciones de adquisiciones navales 2007-2011 y orientación naval mundial 2007-2011. Expuso el capitán de navío Armando Reátegui Canga.

El día 28 en el Conversatorio propiciado por la CEEM sobre "Control del tráfico ilícito de drogas por puertos y caletas del litoral peruano", a cargo de la Dirección de Capitanías y Guardacostas, expuso el capitán de navío Jorge Alvarado V., Sub Jefe de la Oficina de Coordinación TID.

TERTULIA HISTÓRICA

El 29 de agosto se llevó a cabo la Tertulia Histórica con el tema: "Roque Saldías: Un líder naval visionario". La exposición estuvo a cargo del capitán de fragata Juan Carlos Llosa Pazos.

SETIEMBRE

CONCURSOS DE HISTORIA

El 8 de setiembre en la sede del Instituto, se llevó a cabo la segunda etapa del Concurso de Historia para los Liceos Navales: "Los Marinos en Arica durante la Guerra con Chile".

El 22 de setiembre en la sede del Instituto se llevó a cabo la tercera etapa del Concurso de Historia para los Liceos Navales: "Los Marinos en Arica durante la Guerra con Chile".

REUNIÓN DIÁLOGO

El día 17 la CEEM sostuvo una Reunión diálogo sobre el Proyecto de pronunciamiento institucional sobre la conveniencia de adherirse primero a la CONVEMAR, para luego iniciar acciones ante el Tribunal de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, a fin de dar solución al problema contencioso de la Delimitación Marítima con Chile. Se invitó al contralmirante Jorge Brousset Barrios.

OCTUBRE

SESIÓN SOLEMNE

El 2 de octubre, en Sesión Solemne, se realizó el homenaje a la Marina de Guerra por sus 186 años de creación y el 128° Aniversario del Combate Naval de Angamos, con la presencia del Comandante General de la Marina, almirante Eduardo Darcourt Adrianzén. El discurso de orden estuvo a cargo del contralmirante José García Valdivieso. En la ceremonia se hizo entrega de los premios del V Concurso de Historia para los alumnos de los Liceos Navales: "Los Marinos peruanos en Arica durante la Guerra con Chile".

CELEBRACIÓN INSTITUCIONAL

El 17 de octubre se realizó una sencilla ceremonia con motivo del 34° Aniversario del Instituto y 44° Aniversario de la creación de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

NOVIEMBRE

CONFERENCIA

El día 16, en apoyo a los centros académicos, la CEEM concertó una Conferencia en la Escuela Naval del Perú sobre el tema "Situación de la frontera marítima con nuestro vecino del Sur pendiente de delimitación", promovida por el CTP Asuntos Internacionales. La conferencia estuvo a cargo del capitán de navío Héctor Salerno Gálvez.

CONVERSATORIO

El día 27, la CEEM realizó el Conversatorio sobre el tema "Legislación Nacional e Internacional con relación a la pesca en el dominio marítimo de las 200

millas", con la participación de la Federación de Integración y Unificación de los Pescadores Artesanales del Perú (FIUPAP). El evento estuvo a cargo del CTP Asuntos Internacionales y se realizó en el local del IEHMP. Expusieron el contralmirante Juan Castro Valdivieso y el contralmirante Jorge Brousset Barrios.

CONVENIO MARCO

El día 28 se suscribió el Convenio Marco de Cooperación Académica y Científica entre el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP) y el Instituto del Mar del Perú (IMARPE) para colaborar en la formulación y ejecución de estudios y proyectos de investigación científica y en otras actividades académicas.

DICIEMBRE

CONVERSATORIO

El sábado 1° de diciembre se realizó el XIX Conversatorio de Historia dirigido a los profesores de Historia y Geografía de los Centro de Instrucción de la Marina y colegios invitados de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional del Perú, colegios nacionales y privados, con el tema: "El Tratado de Ancón y sus derivaciones geopolíticas". Las exposiciones estuvieron a cargo del R.P. Armando Nieto Vélez, S.J. y contralmirante Jorge Brousset Barrios.

AÑO 2008

MARZO

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA

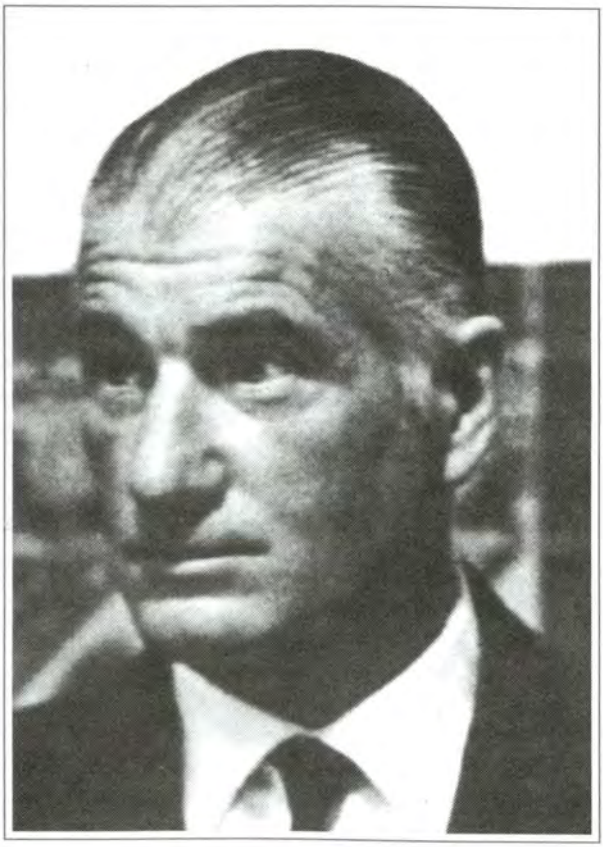
El día 29 se realizó la Asamblea General Ordinaria, en la cual el Presidente, contralmirante Melitón Carvajal Pareja, informó sobre la marcha institucional correspondiente al periodo 28 de marzo 2007-29 de marzo 2008. Luego se procedió a la elección del Consejo Directivo para el periodo 2008-2010, resultando elegido en el cargo de presidente el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, así como el contralmirante Jorge Brousset Barrios para la vicepresidencia. Para la presidencia de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, fue elegido el contralmirante Óscar Penny Cabrera y de la Comisión e Investigación Histórica el R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.

ABRIL

CONCURSO DE HISTORIA

El 25 de abril la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico del Instituto realizó la convocatoria para el VI Concurso de Historia para los Liceos Navales, con el tema "La goleta Covadonga". La entrega de los premios se realizará en la ceremonia por el día de la Marina en la sede del Instituto.

Necrología



DOCTOR GUILLERMO LOHMANN VILLENA
(1915 - 2005)

Limeño de ascendencia germana, Guillermo Lohmann Villena nació el 17 de octubre de 1915. Después de sus estudios de secundaria en el Colegio Alemán se matriculó en la Universidad Católica de Lima para seguir los estudios de Historia y Derecho. Ante su laboriosidad incansable, tenaz y la calidad de sus primeras investigaciones sobre el teatro en el Perú virreinal, su maestro Rubén Vargas Ugarte, S.J. auguró que el joven Lohmann habría de ser un historiador eximio, y no se equivocaba el erudito jesuita.

Se inició en la carrera diplomática y viajó a España para servir en la embajada peruana en Madrid en los años difíciles de la segunda guerra mundial. Sus fines de semana y, por cierto, el tiempo de sus vacaciones los pasaba indefectiblemente en el Archivo de Indias de Sevilla, recogiendo abundante documentación para los libros que tenía en mente: por lo pronto, **El Conde de Lemos** y luego los **Americanos en las órdenes nobiliarias** y las **Minas de Huancavelica.**

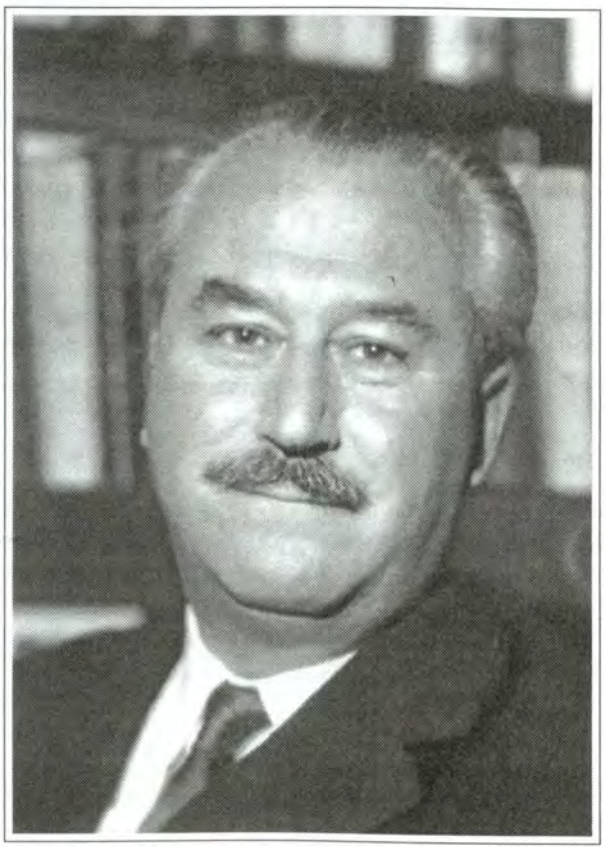
Era proverbial la capacidad de trabajo de Guillermo Lohmann, así como su conocimiento de la historia del virreinato. Fue en esto el maestro insuperado, al punto de que "en la historia de la historiografía peruana se podrá hablar de un antes y un después de Lohmann" (José de la Puente Brunke).

La cantidad y calidad de su producción intelectual es sencillamente asombrosa. No obstante sus tareas de diplomático y sus proyectos particulares de investigación, no rehusó colaborar con nuestro naciente Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, cuando el Almirante Salmón de la Jara y su primo hermano Luis Felipe Villena le solicitaron su aporte historiográfico.

El Instituto publicó en octubre de 1977 el Tomo IV de la **Historia Marítima del Perú** sobre los siglos XVII y XVIII, que llena medio millar de páginas de densa erudición.

Tras una breve enfermedad, nuestro apreciado consocio falleció el 14 de julio de 2005. Descanse en paz.

Armando Nieto Vélez S.J.



EMBAJADOR ALBERTO WAGNER DE REYNA
(1915 - 2006)

Nació en Lima en 1915. Concluida la educación secundaria se matriculó en la Universidad Católica del Perú, pues le interesaba estudiar Filosofía y Derecho. Posteriormente ingresa en el servicio diplomático. Ya había estado anteriormente en Suiza y en Alemania donde fue alumno de Martín Heidegger, tal vez el más notable metafísico germano del siglo XX.

La mayor parte de su vida la pasó Wagner en el extranjero, vinculado siempre a la cultura y a intelectuales de prestigio; al punto que su nombre fue ampliamente conocido en los ambientes académicos de Europa e Iberoamérica.

Su vocación de estudioso lo condujo naturalmente al campo de la Historia, en especial de la historia diplomática. Compuso un manual de **Historia de los Límites del Perú.** En el plan original de la **Historia Marítima del Perú,** nuestro Instituto recurrió a Alberto Wagner y le solicitó la investigación y preparación del volumen relativo a "la intervención de las potencias europeas en Latinoamérica, 1864-1868", que apareció en el tomo VII de la Primera Parte.

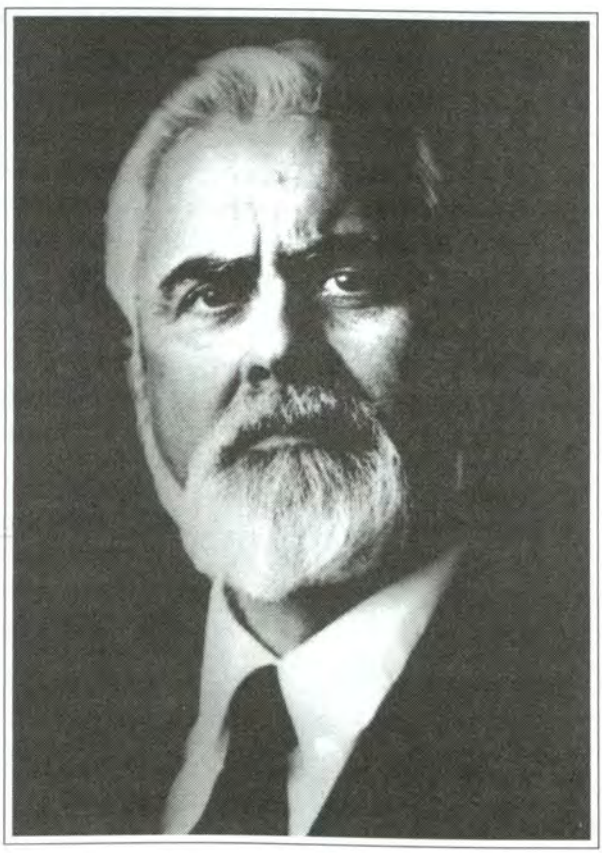
Asimismo Wagner de Reyna publicó en el número 3 de la **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú** el artículo titulado "Petit Thouars y Vorges en Lima (Dos franceses amigos del Perú: 1879-81)", trabajo de consulta obligada para quienes deseen cabal información sobre la ocupación chilena de Lima.

En los últimos años de su vida, Wagner residía habitualmente en París –con algunos viajes eventuales a la patria–, y se mantuvo siempre activo en su labor de filósofo y pensador católico, atento a las modernas corrientes de pensamiento y preocupado por el futuro de Iberoamérica.

Falleció el 9 de agosto de 2006 en la capital francesa. El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú rindió homenaje a su memoria en el acto de develación de su retrato, el 24 de enero de 2007.

Descanse en paz.

Armando Nieto Vélez S.J.



DOCTOR JOSÉ ANTONIO DEL BUSTO DUTHURBURU
(1932 - 2006)

El día de Navidad de 2006 se extinguió la vida creadora y dinámica de nuestro consocio José Antonio del Busto Duthurburu. Renombrado historiador, autoridad y profesor por largos decenios en la Pontificia Universidad Católica del Perú, fue inolvidable maestro para varias generaciones. Concilió admirablemente las dotes de investigador y de catedrático. Escribió innumerables libros, folletos y artículos, todos de temas históricos relacionados con el Perú.

Cuando se fundó la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, en 1963, se pensó inmediatamente en el doctor Del Busto para tratar el periodo de la Conquista y primeros años del Virreinato. Y es que, luego del fallecimiento de Raúl Porras Barrenechea en 1960, ningún historiador conoció tan a fondo y con tanta precisión como Del Busto la época de la Conquista. Ya había publicado en España la biografía de Francisco Pizarro y se sabía al dedillo las peripecias de esa agitada época de nuestra historia. José Antonio del Busto se aplicó a la tarea de la redacción. Se le encomendó preparar la historia interna y externa del siglo XVI. Entre 1973 y 1977 aparecieron dos gruesos volúmenes (de 615 y 665 páginas respectivamente), en el tomo III de la Primera Parte de la **Historia Marítima del Perú.**

Su identificación con las instituciones navales fue plena. Su vocación de historiador acucioso, sediento de comprobaciones exactas, lo llevó a emprender viajes de riesgo y aventura. No podemos olvidar que en 1977 se enroló en la expedición de Vital Alsar para hacer en precario bajel la navegación azarosa del río Amazonas, desde Cabo Pantoja hasta Manaos; a remo y a la deriva.

Se embarcó en el BAP. "Independencia" en viaje a la Oceanía (en pos de supuestas huellas de Túpac Yupanqui en esos mares. Fue cronista mayor de la primera expedición científica peruana a la Antártica (1988); y la Marina de Guerra, en reconocimiento a sus trabajos, lo condecoró con la Cruz Peruana al Mérito Naval (1979).

Los más recientes libros de José Antonio del Busto se dedicaron a los santos peruanos Rosa de Lima y Martín de Porras; y estaba a punto de terminar su edición del Diccionario de los Conquistadores.

Fue Miembro de Número y fundador de nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el cual su retrato nos trae su presencia espiritual permanente. Historiador eximio, peruano esencial, amigo leal, vive ya en el recuerdo. Descanse en paz.

Armando Nieto Vélez S.J.



SEÑORA ALICIA CASTAÑEDA MARTOS
(1953 - 2007)

Alicia Castañeda Martos hizo los estudios de Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, demostrando inclinación por la investigación en archivos y bibliotecas. Con gran espíritu de servicio ingresó a laborar en la organización de los archivos del Museo Naval del Perú y de la Empresa Nacional de Puertos. Vinculada a nuestro Instituto era conocida su generosidad y seriedad cuando se trataba de las tareas de la Marina de Guerra del Perú. Era una experta en trabajos que requerían cuidado y exactitud, como la confección de los índices onomásticos y toponímicos de los diversos libros en cuya edición cooperaba.

En el año 1999 el Instituto le publicó una útil colección de **Reseñas Biográficas de Oficiales de Marina 1500-1930,** libro que lleva prólogo del recordado Contralmirante Ramón Arróspide Mejía, presidente entonces del Instituto.

Alicia Castañeda trabajó incansablemente en la organización del Archivo Histórico de Marina, fuente de información segura y confiable que ofrece interesantes temas, como las series Expedientes Personales, Comandancia General de Marina y Relaciones Historiadas y Fojas de Servicio.

La señora Castañeda llegó a formar parte, ya como Miembro de Número, del Consejo Directivo y dirigía la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico.

El deseo de ampliar su libro **Reseñas** ya indicado, la condujo a seguir investigando afanosamente en los archivos navales. El resultado fue la publicación del **Diccionario Biográfico Marítimo Peruano,** en colaboración con el historiador naval Jorge Ortiz Sotelo. El libro fue presentado auspiciosamente en el Centro Naval del Perú el 10 de diciembre con asistencia del alto mando naval y numeroso público.

Nada hacía presagiar que sólo 13 días después, una mano criminal iba a segar violenta y absurdamente la vida de nuestra estimadísima consocia.

Descanse en paz.

Armando Nieto Vélez S.J.

Este número de la
Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
se terminó de imprimir el 15 de agosto de 2008,
en EDICIONES MISKY
RUC. N° 10067457876
«edicionesmisky@hotmail.com»
«freddygalvezr@hotmail.com»
«edicionesmisky@yahoo.es»


MAR
NUESTRA
PERUANO
HISTORIA