# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ




# Cincuentenario

EJEMPLAR DE COLECCIÓN

33

2013

# INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ




EJEMPLAR DE COLECCIÓN

2013

**INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ**
**CONSEJO DIRECTIVO 2012-2014**

| | | |
|---|---|---|
| Presidente | Calm. | José García Valdivieso |
| Vicepresidente | Calm. | Jorge Brousset Barrios |
| Secretario Ejecutivo | C. de N. | John Rodríguez Asti |
| Tesorero | Calm. | Raúl Parra Maza |
| Presidente de la CEEM | Valm. | Frank Boyle Alvarado |
| Presidente de la COIDH | R. P. | Armando Nieto Vélez, S.J. |
| Presidente de la CIECI | Valm. | Ricardo Zevallos Newton |
| Director | C. de N. | José L. Guerola Lazarte |
| Director | Dr. | Lizardo Seiner Lizárraga |
| Director | Calm. | Óscar Penny Cabrera |
| Director | Dr. | Miguel A. Rodríguez Mackay |
| Director | C. de N. | Jorge Guerrero Lang |

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, la estrategia y la ciencia y tecnología de 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 Nº 96-1734

CONSEJO EDITORIAL:
Calm. José García Valdivieso
R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.
Dra. Hilda Elías Venegas
Calm. Francisco Yábar Acuña

DIRECTOR: R. P. Armando Nieto Vélez, S.J.

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores

REVISIÓN DE ORIGINALES Y CORRECCIÓN:
Rosario Calmet Aranguren
Esperanza Navarro Pantac

RETOQUE DE FOTOGRAFÍAS:
Nataly Gervacio Merino

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima, 27
Telefax: 422-7838
Teléfono: 422-7550

presidencia@iehmp.com
www.iehmp.org.pe

---

Impresión: Kinko's Impresores S.A.C.

# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Nº 33 LIMA 2013

PRESENTACIÓN ..... 7

Rev. P. Armando Nieto Vélez, S.J., **Contralmirante Federico Salmón de la Jara, 17 de febrero 1911 - 23 de agosto 2010** ..... 21

José Luis Indacochea Graner, **Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, una vida llena de valores** ..... 25

Rolando Días Barcia, **Contralmirante Ramón Arróspide Mejía** ..... 45

Ana María Carvajal Sardi, **Contralmirante Melitón Carvajal Pareja** ..... 53

Contralmirante Federico Salmón de la Jara †, **Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, marino y hombre ejemplar** ..... 57

Irma Ishiki Yamagawa, **Capitán de Navío Julio José Elías Murguía** ..... 63

CEREMONIAS

Contralmirante José G. García Valdivieso, **Ceremonia conmemorando el Combate Naval de Iquique, 21 de mayo de 1879** ..... 69

Capitán de navío John Rodríguez Astí, **Política, Estrategia y Táctica en la Campaña Naval de 1879 y el Combate de Iquique** ..... 76

Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, **Discurso de clausura de la ceremonia por el Combate Naval de Iquique** ..... 87

Contralmirante José García Valdivieso, **Ceremonia conmemorando el 8 de octubre en honor a la Marina de Guerra del Perú** ..... 91

Rev. P. Armando Nieto Veléz, S.J., **Testimonios Chilenos sobre Grau** ..... 93

Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram, **Discurso de Clausura en la ceremonia del 8 de octubre** ..... 100

ARTÍCULOS

Doctor Enrique Amayo Zevallos, **Proyecciones Andinas en el Pacífico** ..... 105

Contralmirante Jean Jesu Doig Camino, **Sociedad y Estado: participación ciudadana en las políticas públicas de fomento marítimo nacional** ..... 137

Doctora Hilda Elías de Zevallos, **Aportes de los Miembros de Número al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a través de los Discursos de Orden. (1975- 2013)** ..... 145

Capitán de corbeta ARA Luis Fernando Furlan, **El Pensamiento Militar Naval Argentino durante la Guerra del Pacífico (1879-1883)** ..... 193

José Ramón García Martínez, **Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883** ..... 229

Contralmirante José G. García Valdivieso, **Planeamiento estratégico o la pasión por el futuro** ..... 283

Ministra Rosa Garibaldi de Mendoza, **Los dos conflictos con los Estados Unidos en el siglo XIX en los que el Perú tuvo la razón** ..... 299

Contralmirante Javier Gaviola Tejada, Teniente segundo Michel Laguerre Kleimann, **Vicealmirante Martín Jorge Guise y la formación de la Marina de Guerra del Perú** ..... 333

Doctor Humberto Leceta Gálvez, **Aspectos navales 1912-1914** ..... 345

Capitán de fragata Juan Carlos Llosa Pazos, **Reflexiones sobre Cultura de Defensa** ..... 385

Embajador Óscar Maúrtua de Romaña, **Proceso de Delimitación Marítima entre Perú y Chile** ..... 395

Contralmirante CJ Carlos E. Mesa Angosto, Magister César A. Aliaga Castillo, **Análisis Constitucional del vigente modelo de Justicia Militar: avances y retrocesos** ..... 403

Luis A. Montes Bellina, **Redescubriendo Iberoamérica** ..... 437

Rev. P. Armando Nieto Vélez, S. J., **Comprensión y Juicio Histórico** ..... 445

Vicealmirante Pedro Alfonso Panizo Zariquiey, **La necesidad de una verdadera Historia** ..... 457

Contralmirante Raúl Parra Maza, **Vinculaciones entre Bienestar General y Seguridad Integral. El Desarrollo Sostenible y la Defensa Nacional** ..... 467

Contralmirante Óscar Penny Cabrera, **Batalla Gaudo Matapán** ..... 483

Capitán de fragata ARA Guillermo Spinelli, Teniente de navío ARA Mauro Fernando Figueroa, **Apuntes sobre el desarrollo naval argentino 1922-1928** ..... 527

Capitán de navío (r) Francisco Valiñas, **Política Marítima de Artigas en las Instrucciones de 1813** ..... 549

# *PRESENTACIÓN*

## Historia Marítima del Perú

***"Una obra escrita por una generación de peruanos para los peruanos de todas las generaciones"***

***Capitán de navío Francisco Quirós Tafur***

*En julio del año 1963, el contralmirante Federico Salmón de la Jara había sido elegido presidente del Centro Naval del Perú, donde coincidió con su gran amigo Luis Felipe Villena, quien desempeñaba el cargo de presidente de la Comisión Cultural del Centro Naval, por ausencia del titular, José Valdizán Gamio. Villena venía de la Argentina, donde había tenido oportunidad de ver los trabajos que se hacían sobre historia naval, bajo la dirección del almirante Laurio Destéfani. Concibió entonces la idea de rescatar y continuar los trabajos históricos de la Marina que en forma solitaria y en diferentes momentos habían emprendido Rosendo Melo, Manuel I. Vegas, Germán Stiglich y finalmente el capitán de navío Julio J. Elías Murguía.*

*De las conversaciones del comandante Villena y el director del Museo Naval, comandante Julio J. Elías, quien hacía tiempo había declarado que existía un vacío en el estudio de la historia naval, cuyas fuentes al año 1962 se encontraban aún inéditas, surgió la iniciativa que presentaron al presidente del Centro Naval, contralmirante Federico Salmón de la Jara. Con el concurso de estos personajes clave nació la idea, magnífica aunque en ese momento utópica, de escribir la historia naval del Perú. Cuando el almirante Salmón en la sesión del 30 de setiembre expone el proyecto ante su junta directiva, se encuentran ahí presentes los oficiales de Marina más indicados para apoyarlo, como el capitán de navío*

*Julio J. Elías Murguía, director del Museo Naval del Perú, vecino al Centro Naval; el comandante Francisco Quirós Tafur, entusiasta, creativo, muy relacionado con los medios de prensa; su condiscípulo y gran amigo, el comandante Juan Manuel Castro Hart, quien aportaba su amplia experiencia editorial, y el capitán de navío Esteban Zimic Vidal, marino, científico y oceanógrafo.*

*Las sesiones en el Centro Naval fueron fructíferas por la gran receptividad de estas enérgicas personalidades; surgieron nuevas ideas y la convicción de que el proyecto debía abarcar no solo el aspecto naval, sino, más importante aun, tratándose de un país marítimo, debía escribirse la historia marítima del Perú: sus hombres, sus naves, puertos, la gravitación de las actividades marítimas en la vida del país, desde las más remotas épocas, abarcando, en fin, todo lo que constituye la realidad marítima. En la sesión de junta directiva del Centro Naval del 30 de setiembre de 1963, según consta en el acta respectiva, se constituye la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. La Comisión empieza a funcionar en una de las oficinas del Centro Naval del Perú en el Callao.*

*El magno proyecto concebido en el seno del Centro Naval, cuando se elevó a las más altas autoridades navales, encontró un abierto, entusiasta y generoso apoyo institucional. Con el respaldo oficial se dieron los primeros pasos para conformar la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. Se convocó a un selecto grupo de destacados oficiales de Marina y eminentes historiadores de prestigio nacional, eligiéndose como presidente de la Comisión al contralmirante Federico Salmón de la Jara y como secretario ejecutivo al comandante Luis Felipe Villena Gutiérrez. Inmediatamente empezaron los trabajos de proyección e investigación para la preparación de la monumental obra.*

*Como consta en el Reglamento interno del Comité Naval para la Preparación de la Historia Marítima del Perú, fechado en setiembre del año 1965, se señalaba que este estaba encargado de dirigir, coordinar y controlar la preparación y publicación de la obra, estando constituido de la siguiente manera:*

*a. Un presidente (contralmirante Federico Salmón de la Jara)*

*b. Un coordinador de asesores navales (capitán de navío J. J. Elías)*

*c. Un asesor naval del Área Científica (capitán de navío Esteban Zimic)*

*d. Un asesor naval del Área Histórica (doctor Hermann Buse)*

*e. Un asesor naval del Área Biográfica (doctor J. A. del Busto)*

*f. Un asesor naval del Área Monográfica (capitán de fragata Miguel Flórez Nohesell)*

*g. Un coordinador general (capitán de fragata Luis Felipe Villena)*

*h. Un jefe de Relaciones Públicas (capitán de navío Francisco Quirós)*

*i. Dos jefes de Relaciones Navales (capitán de navío Guillermo S. Faura Gaig y capitán de fragata Alberto Jiménez de Lucio.*

*Un punto gravitacional para el proyecto recayó en los jefes de Relaciones Navales, quienes debían recoger en el ambiente institucional los comentarios o sugerencias relativos a la Historia Marítima del Perú, así como divulgar entre el personal naval los objetivos, alcances y aspiraciones de la obra, y, más adelante, vender la obra en pre publicación.*

*Tres rotundas personalidades, tres ilustres personajes, José Luis Bustamante y Rivero, ex presidente del Perú, jurista internacional de gran nota, Alberto Ulloa Sotomayor, diplomático, y Jorge Basadre Grohmann, insigne historiador, encauzaron con su consejo y orientación, sustentando las bases de la Comisión.*

*La gran colección de la Historia Marítima comprendería un primer tomo científico en dos volúmenes, y los demás serían históricos, comprendiendo desde nuestro más remoto pasado prehispánico, hasta nuestros días, repartidos los tomos en Primera, Segunda y Tercera Parte, acordes con los diferentes periodos de nuestra historia. El 25 de octubre 1972, la Historia Marítima del Perú por D.S. N° 016-72 había sido declarada obra de interés científico y cultural. El primer tomo vio la luz el 3 de noviembre de 1972.*

*La Marina, decididamente apoyó en todo momento para la consecución de la meta deseada, es decir, la publicación de la Historia Marítima del Perú, cuyos frutos palpamos hoy, y que fuera prologada en su tomo inicial por José Luis Bustamante y Rivero, quien en el párrafo final lo manifestara así: "En suma, al dirigir, alentar y coordinar estos diversos trabajos para -finalmente- culminarlos en su presentación impresa, la Marina de Guerra ha cumplido una tarea de promoción afortunada y meritoria. Ha demostrado ante todo, una loable inquietud intelectual que la mueve a eslabonar la especialidad técnico-naval propia de su instituto con otras labores del espíritu conexas con el Mar, en el doble terreno de la ciencia y de la historia. Ha probado, asimismo, la amplitud de sus concepciones sociales, al hermanar en una misma mesa de trabajo a colaboradores civiles y navales, confundidos en el común propósito de ofrecer a la Nación un libro donde se investiga las esencias de la*

*peruanidad. Por último, ha llenado la Marina un cometido muy propio de su misión profesional, cual es la de contribuir a la elucidación de hechos y problemas marinos que en el pasado o para el futuro se rozan sustancialmente con la trayectoria o la suerte de la Nación".*

*La Comisión, el 17 de octubre de 1973, por decreto supremo se convirtió en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, siempre bajo la presidencia del almirante Salmón. Los Miembros de Número que iniciaron las actividades del Instituto y que se reconocen como fundadores, fueron:*

*Miembros de Número civiles: Doctores José Luis Bustamante y Rivero, Hermann Buse de la Guerra, José Antonio del Busto Duthurburu, Guillermo Lohmann Villena, José Agustín de la Puente Candamo, Félix Denegri Luna, Alberto Wagner de Reyna, Georg Petersen Gaulke, Jorge Sánchez Romero e ingeniero Ramón Mugica Martínez.*

*Miembros de Número oficiales de Marina: vicealmirantes Guillermo Faura Gaig, Augusto Gálvez Velarde y Alberto Indacochea Queirolo; contralmirantes Melitón Carvajal Pareja, Federico Salmón de la Jara, Esteban Zimic Vidal; capitanes de navío José Valdizán Gamio y Francisco Quirós Tafur; capitanes de fragata Fernando Romero Pintado, Juan Manuel Castro Hart y Luis Felipe Villena Gutiérrez; capitanes de corbeta Teodosio Cabada González Prada, José Cosio Zamalloa y Héctor M. Absi Concha; y teniente primero (CJ) Ricardo Flores Ortiz.*

*Como miembros correspondientes el Instituto tuvo a la vez distinguidas personalidades que inicialmente se convirtieron en invalorables y permanentes colaboradores, tales como el contralmirante ARA Laurio Destefani, historiador naval de la Argentina y Robert Lewis Scheina del Departamento de Historia Naval de EE.UU.*

*Los más connotados personajes de la Letras, la diplomacia y la Marina de Guerra del Perú se fueron incorporando posteriormente a la que se había constituido en prestigiosa institución académica nacional.*

*El 4 de octubre de ese mismo año el ministro de Marina, vicealmirante Carlos Tirado Alcorta distingue a los gestores y autores de la Historia Marítima del Perú por su extraordinaria contribución a la Historia del Perú, imponiéndoles la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado correspondiente, y al contralmirante Salmón en el grado de Gran Oficial, por renovados méritos.*

*En el largo periplo que ha seguido nuestra institución, estos son los locales en donde ha desarrollado sus actividades: a partir de su nacimiento como Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, ocupó una pequeña oficina en el antiguo local del Centro Naval del Callao, donde anunciaba su presencia y misión con un modesto letrero luminoso con la figura de un navegante mochica sobre un caballito de totora. De 1971 a 1972, la Comisión estableció sus oficinas en el antiguo Ministerio de Marina en La Colmena. A fines de 1972 el Ministerio de Marina le asigna la vieja y hermosa casona republicana construida en la época del presidente Leguía en Nicolás de Aranibar 744, Santa Beatriz. Ese local verá crecer y florecer el gran proyecto de la Historia Marítima del Perú. A comienzos del año 1988, la Marina le asigna un nuevo local, el que ocupa actualmente en la avenida Salaverry 2487, San Isidro.*

*En el medio siglo de existencia del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, se han sucedido en la presidencia de nuestra institución distinguidos oficiales de Marina, cada uno de ellos, en su momento, supo imponer el sello de su impronta personal:*

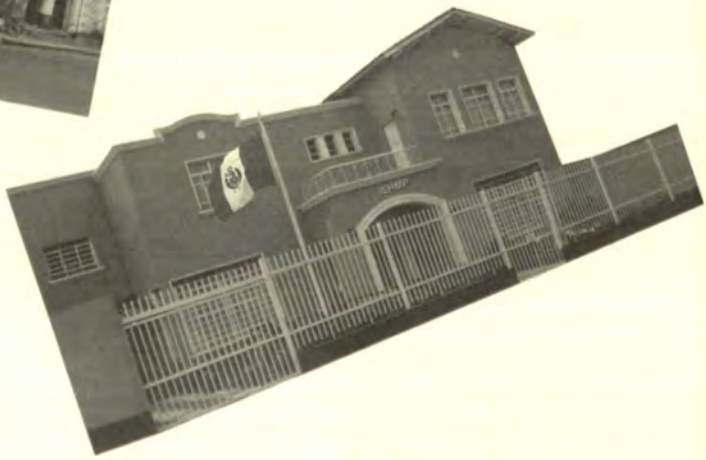
*En 1992 el contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador y primer presidente del Instituto, cede la posta al vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, quien había sido su vicepresidente desde el año 1974. En la misma Asamblea General Ordinaria que elige al nuevo presidente, el almirante Salmón es nombrado Presidente Honorario Vitalicio. El año 1994 el contralmirante Ramón Arróspide asume la presidencia; a su fallecimiento, el 2 de noviembre del 2000, toma el cargo su vicepresidente, el contralmirante Melitón Carvajal Pareja, quien se mantiene en la dirección hasta el año 2010. En marzo de ese año me cupo el honor de relevar a tan conspicuo oficial y autor naval.*

*La responsabilidad es grande, por lo cual nos empeñamos en cumplir el plan original de la extraordinaria obra y publicar oportunamente los tomos correspondientes. Hasta el año 1976 se habían publicado los doce volúmenes de los tomos I al VII, pertenecientes a la Primera Parte de la Historia Marítima del Perú. A partir del año 1984 se han publicado los tomos que van del VIII al XIII, en 14 volúmenes, de la Segunda Parte. En relación a la Guerra del Pacífico, el tomo XI, comprende cuatro volúmenes; han salido a la luz entre los años 2006 y 2013. Los volúmenes 1, 2 y 3 (este último próximo a ser presentado el lunes 2 de diciembre del presente año), de la autoría del contralmirante don Melitón Carvajal Pareja, y el cuarto de la doctora Miriam Salas Olivari, que fuera presentado el año 2011. A la fecha la colección ha publicado trece tomos en 27 volúmenes, en*







Locales donde funcionó la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú y el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos:
Antiguo local del Centro Naval, Avenida Jorge Chávez s/n, Callao; antiguo local del Ministerio de Marina en La Colmena; Avenida Nicolás de Aranibar 744, Santa Beatriz; actual local en la Avenida Salaverry 2487, San Isidro.

*los que se incluye el tomo I de la* Serie Monográfica. *Actualmente se encuentra en preprensa el tomo XIV, el primero de la Tercera Parte, de la autoría del doctor Raúl Palacios Rodríguez,* La República 1919 a 1930, *que cubre el periodo del Oncenio. Asimismo, la* Serie Menor *de publicaciones tiene a la fecha 21 títulos publicados; y la Revista, órgano institucional, llega hoy al número 33, contando entre ellos tres números especiales:* El Peruano del Milenio, La Controversia Marítima *y el correspondiente a la conmemoración del Cincuentenario del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*

*El Instituto ha evolucionado desde su primigenia concepción, de tal manera que, además de la historia marítima, otros temas del campo marítimo han ido cobrando interés a través del tiempo por su estrecha relación con el mar, motivo por el cual, en adición a la Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico, se han constituido la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos y la Comisión de Ciencia, Tecnología e Innovación. Es pertinente mencionar el trabajo permanente y dedicado de los señores Miembros de Número y de los Miembros Colaboradores; se trata de conspicuos oficiales de Marina, diplomáticos y científicos, lo cual ha sido capital para tratar y debatir temas de gran interés para el país, para la Institución naval y el futuro del medio marítimo, en el que se incluyen los ríos y lagos por ser parte inherente al mismo.*

*El magnífico y atrevido sueño de ese primigenio grupo de hombres, marinos y civiles, intelectuales, que, con el auspicio del Centro Naval del Perú, emprendió esta gesta, es hoy una palmaria realidad. La Historia Marítima del Perú, obra única en su concepción dentro de la historiografía nacional, ha sido reconocida como obra de interés científico y cultural, dada la trascendencia y los fines que persigue. Uno de sus logros más importantes es que ha creado y continúa creando conciencia marítima en nuestra sociedad, pues el Perú es un país que mira hacia el mar más rico del planeta y debe cumplir su atávico destino marítimo.*

*Es oportuno rememorar las palabras de nuestro Miembro de Número, R.P. Armando Nieto Vélez, S. J., que pronunciara durante la Misa de Aniversario el día 18 de octubre, donde resaltó lo admirable que resulta en nuestro medio que una institución como la nuestra, llegue a los cincuenta años de existencia con una imagen prestigiosamente ubicada en la sociedad en general y en la académica en particular, robustecida con una producción editorial que va en continuo aumento.*

*El año 1978 vio la luz el primer número de nuestra Revista institucional, bajo la dirección de nuestro Miembro de Número el R. P. Armando Nieto Vélez, S. J.*

*Treinta y cinco años después tenemos la satisfacción de publicar el número 33, con el que conmemoramos el Cincuentenario del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Agradecemos a nuestros Miembros de Número y distinguidas personalidades allegadas al Instituto, que para esta edición han contribuido con trabajos académicos de relevante significación para la historia marítima y los aspectos relacionados con el poder marítimo.*

Contralmirante
*José García Valdivieso*
Presidente

***RELACIÓN DE LOS MIEMBROS DE NÚMERO EN ORDEN DE INCORPORACIÓN:***

| | |
|---|---|
| *R. P. Armando Nieto Vélez, S. J.* | *1975* |
| *Dr. Geraldo Arosemena Garland* | *1976 †* |
| *V. Almte. Pedro Gálvez Velarde* | *1976 †* |
| *Dr. Aurelio Miró Quesada Sosa* | *1976 †* |
| *C. Almte. José Carcelén Basurto* | *1976 †* |
| *V. Almte. Luis Ernesto Vargas Caballero* | *1976 †* |
| *C. de F. Miguel Flórez Nohesell* | *1978 †* |
| *Dr. Jorge Basadre Grohmann* | *1977 †* |
| *Sr. Javier Buenaño Muro* | *1980 †* |
| *Dr. Percy Cayo Córdova* | *1982 †* |
| *Emb. Juan Miguel Bákula Patiño* | *1983 †* |
| *Ing. Jorge Grieve Madge* | *1984 †* |
| *V. Almte. Rafael Durán Rey* | *1984 †* |
| *Dr. Raúl Palacios Rodríguez* | *1984* |
| *C. Almte. Ramón Arróspide Mejía* | *1985 †* |
| *Dr. Manuel Vegas Vélez* | *1986 †* |
| *C. Almte. Fernando Casaretto Alvarado* | *1988* |
| *C. Almte. Jorge Villalobos Urquiaga* | *1989* |
| *Dr. Héctor López Martínez* | *1989* |



Esta fotografía tomada durante una ceremonia en el año 1998, premonitoriamente reúne a los cinco presidentes del Instituto. De izquierda a derecha: vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, presidente de 1992 a 1994; Melitón Carvajal Pareja, del 2000 al 2010; vicealmirante José Carcelén Basurto; contralmirante Ramón Arróspide Mejía, de 1994 al 2000; C. de N. José Luis Guerola Lazarte; contralmirante José García Valdivieso, actual presidente desde el 2010; contralmirante Federico Salmón de la Jara, presidente desde la fundación en 1963 a 1992; contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga, vicepresidente, del 2000 al 2010.

| | |
|---|---|
| *Dra. Ella Dunbar Temple* | *1991 †* |
| *Dra. Beatriz Ramacciotti* | *1993* |
| *Arq. Alfonso Estremadoyro Navarro* | *1993 †* |
| *C. Almte. Jorge Parra del Riego* | *1993 †* |
| *Emb. Dr. Alfonso Arias-Schreiber* | *1994 †* |
| *V. Almte. José Carvajal Pareja* | *1994 †* |
| *Dr. Franklin Pease García Yrigoyen* | *1994 †* |
| *Dr. Manuel Flores Palomino* | *1994 †* |
| *C. Almte. José García Valdivieso* | *1995* |
| *Emb. José de la Puente Radbill* | *1995* |
| *V. Almte. Alfonso Panizo Zariquiey* | *1996* |
| *C. de N. José Luis Guerola Lazarte* | *1996* |
| *Emb. Dr. Gonzalo Fernández Puyó* | *1996 †* |
| *Dr. Luis Enrique Tord* | *1996* |
| *C. de N. Jorge Guerrero Lang* | *1997* |
| *Dra. Hilda Elías de Zevallos* | *1998* |
| *C. Almte. Óscar Penny Cabrera* | *2000* |
| *Emb. Dr. Luis Marchand Stens* | *2000 †* |
| *C. Almte. Héctor Soldi Soldi* | *2000* |
| *V. Almte. Luis Giampietri Rojas* | *2000* |
| *V. Almte. Ricardo Zevallos Newton* | *2000* |
| *V. Almte. Frank Boyle Alvarado* | *2001* |
| *C. Almte. Jorge Brousset Barrios* | *2001* |
| *Dra. María Rostworowski de Diez Canseco* | *2001* |
| *Dr. Oswaldo Holguín Callo* | *2001* |
| *Dr. Ernesto Yepes del Castillo* | *2001* |
| *Lic. Alicia Castañeda Martos* | *2001 †* |
| *V. Almte. José Luis Noriega Lores* | *2002* |
| *V. Almte. Óscar Anderson Noriega* | *2002* |
| *V. Almte. Reynaldo Pizarro Antram* | *2004* |
| *C. Almte. Francisco Yábar Acuña* | *2004* |
| *C. Almte Raúl Parra Maza* | *2004* |

| | |
|---|---|
| *C. de N. John Rodríguez Asti* | *2004* |
| *Dr. Fabián Novak Talavera* | *2006* |
| *Dr. Lizardo Seiner Lizárraga* | *2007* |
| *Dr. Miguel Ángel Rodríguez Mackay* | *2009* |
| *V. Almte. Carlos Gamarra Elías* | *2013* |

## *MIEMBROS CORRESPONDIENTES*

Doctor Enrique Amayo Zevallos, peruano en Brasil

Doctor Jorge Luis Castillo Hurtado, Madre de Dios-Perú

General José Cervera Pery, España

Contralmirante, ARA (RS) Laurio Destefani, Argentina

Doctor José H. Estrada Morales, Piura-Perú

Doctor José Ramón García Martínez, España

Contralmirante José I. González Aller Hierro, España

Señor Julio Macera Dall'Orso, Roma-Italia

Doctor Darío Manfredi, Italia

Doctor Luis Alberto Montes Bellina, peruano en España

Doctor Alfredo Moreno Cebrián, España

Doctor Eusebio Quiroz Paz Soldán, Arequipa- Perú

Señorita Isabel Ramos Seminario, Piura-Perú

Doctor Jorge Rosales Aguirre, Piura-Perú

Doctor Robert Lewis Scheina, U. S. A.

## *CRONOLOGÍA DE LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ HASTA EL 2013*

***30 de setiembre 1963:*** *En la sesión de junta directiva del Centro Naval se constituye la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú. La Comisión empieza a funcionar en una de las oficinas del Centro Naval del Perú en el Callao.*

***De 1971 a 1972:*** *La Comisión establece sus oficinas en el antiguo Ministerio de Marina en La Colmena.*

***25 de octubre 1972:*** *La* ***Historia Marítima del Perú*** *por D.S. N° 016-72 es declarada obra de interés científico y cultural.*

***3 de noviembre 1972:*** *Aparece el primer tomo de la* ***Historia Marítima del Perú****. Hasta el año 1975 fueron publicándose los doce volúmenes que constituyen la Primera Parte de la* ***Historia Marítima del Perú.***

***1973:*** *La Comisión ocupa el antiguo local donde había funcionado la Zona Judicial de Marina en la Avenida Nicolás de Aranibar 744, Santa Beatriz.*

***17 de octubre 1973:*** *Por D.S. N° 015-73-MA se crea el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*

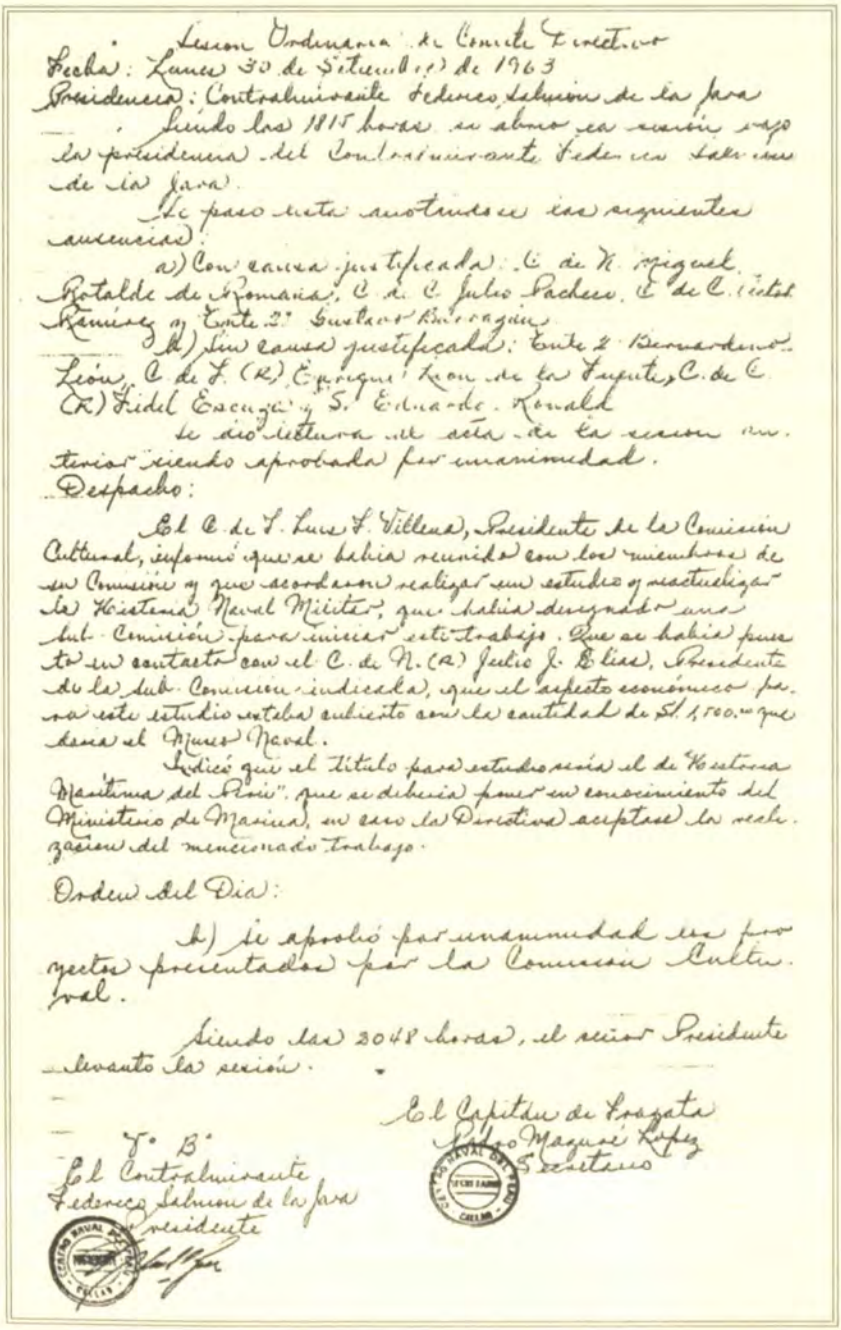
***1988:*** *A mediados de este año el Instituto se muda al local de la Avenida Salaverry 2487, San Isidro, donde hasta entonces había funcionado el Proyecto Chimbote.*

***1992:*** *El contralmirante Federico Salmón de la Jara, fundador y primer presidente del Instituto, cede la posta al vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo.*

***1994:*** *El contralmirante Ramón Arróspide asume la presidencia del IEHMP.*

***2000:*** *El contralmirante Melitón Carvajal Pareja asume la presidencia del IEHMP.*

***13 de marzo 2007:*** *El contralmirante Federico Salmón de la Jara es honrado con la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz, en reconocimiento de su aporte en la concepción y dirección del proyecto de escribir la* ***Historia Marítima del Perú****, extraordinaria contribución a la cultura nacional.*



Sesión Ordinaria de Comité Directivo

Fecha: Lunes 30 de Setiembre de 1963

Presidencia: Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Siendo las 1815 horas se abre la sesión bajo la presidencia del Contralmirante Federico Salmón de la Jara.

Se pasa lista anotándose las siguientes ausencias:

a) Con causa justificada: C. de N. Miguel Rotalde de Romaña, C. de C. Julio Pacheco, C de C. (r) Luis Ramírez y Tte. 2° Gustavo Rivero Aguirre.

b) Sin causa justificada: Tte 2° Bernardino León, C. de F. (R) Enrique Zeun de la Fuente, C. de C. (R) Fidel Escuza y S. Edmundo Ronald.

Se dio lectura del acta de la sesión anterior siendo aprobada por unanimidad.

Despacho:

El C. de F. Luis F. Villena, Presidente de la Comisión Cultural, informó que se había reunido con los miembros de su Comisión y que acordaron realizar un estudio y estructuración de la Historia Naval Militar, que había designado una sub-Comisión para iniciar este trabajo. Que se había puesto en contacto con el C. de N. (R) Julio J. Elías, Presidente de la sub-Comisión indicada, que el aspecto económico para este estudio estaba cubierto con la cantidad de S/. 1,500.- que daría el Museo Naval.

Indicó que el título para estudio sería el de "Historia Marítima del Perú", que se debería pedir su conocimiento del Ministerio de Marina, no creo la Directiva acepte la realización del mencionado trabajo.

Orden del Día:

b) Se aprobó por unanimidad los proyectos presentados por la Comisión Cultural.

Siendo las 2048 horas, el señor Presidente levantó la sesión.

El Capitán de Fragata
Julio Maguiña López
Secretario

V° B°
El Contralmirante
Federico Salmón de la Jara
Presidente

Acta de la sesión de la Junta Directiva del Centro Naval del Perú, 30 de setiembre de 1963, en la que se propone la creación de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

# Transcripción del texto original

*Sesión Ordinaria de Comité Directivo*
*Fecha: Lunes 30 de Setiembre de 1963*
*Presidencia: Contralmirante Federico Salmón de la Jara*

*Siendo las 18:15 se abrió la sesión bajo la presidencia del Contralmirante Federico Salmón de la Jara.*
*Se pasó lista anotándose las siguientes ausencias:*

*a)* *Con causa justificada: C. de N. Miguel Rotalde de Romaña, C. de C. Víctor Ramírez y Tnte. 2° Gustavo Barragán.*

*b)* *Sin causa justificada: Tnte. 2° Bernardino León, C. de F. (R) Enrique León de la Fuente, C. de C. (R) Fidel Escuza y Sr. Eduardo Ronald.*

*Se dio lectura al acta de la sesión anterior siendo aprobada por unanimidad.*
*Despacho:*

.....

*El C. de F. Luis F. Villena, Presidente de la Comisión Cultural, informó que se había reunido con los miembros de su Comisión y que acordaron realizar un estudio y reactualizar la Historia Naval Militar, que había designado una Sub-Comisión para iniciar este trabajo. Que se había puesto en contacto con el C. de N. (R) Julio J. Elías, Presidente de la Sub–Comisión indicada, que el aspecto económico para este estudio estaba cubierto con la cantidad de S/. 1 500.00 que daría el Museo Naval.*

*Indicó que el título para estudio sería el de "Historia Marítima del Perú", que se debería poner en conocimiento del Ministerio de Marina, en caso la Directiva aceptase la realización del mencionado trabajo.*

.....

*Orden del Día:*

.....

*b) Se aprobó por unanimidad los proyectos presentados por la Comisión Cultural.*

*Siendo las 20:48 horas, el señor Presidente levantó la sesión.*

*V° B°*
*El Contralmirante*
*Federico Salmón de la Jara*
*Presidente*
*(firmado)*

*El Capitán de Fragata*
*Pedro Mazuré López*
*Secretario*



# *Contralmirante Federico Salmón de la Jara*

## *17 de febrero 1911 - 23 de agosto 2010*

El 23 de agosto del 2010, falleció en Lima el contralmirante Federico Salmón de la Jara, una de las personalidades más notables de la Marina de Guerra del Perú, que unió a lo largo de su existencia la calidad extraordinaria de su preparación profesional como oficial y jefe de la Armada a los valores humanos de caballerosidad, humanidad y entera dedicación al servicio de la Patria.

Nació en Ayacucho el 17 de febrero de 1911. Luego de sus estudios escolares en el Colegio de los SS.CC. (Recoleta) de Lima, ingresó en marzo de 1927 a la Escuela Naval de La Punta. Se gradúa de alférez de fragata el 6 de enero de 1933. Cumple servicios a bordo del antiguo BAP *Lima.* En uno de esos destinos viaja rumbo a Iquitos vía canal de Panamá. Al llegar a la desembocadura del Amazonas la nave da encuentro a los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, procedentes de Estonia, así como el BAP *Rodríguez* y el vapor *Perené* de la Compañía Peruana de Vapores. Esta concentración de naves coincide con el conflicto peruano-colombiano de esos años.

Es elegido para la especialidad de submarinos. A bordo del *R-3* viaja del Callao a Filadelfia y después realiza la travesía Callao-Talcahuano-Callao. Es nombrado Jefe de la Escuela de Submarinos. En 1942-43 –Segunda Guerra Mundial– cumple en los submarinos labores de patrullaje en la costa norte del Perú.

Ascendido a capitán de fragata en 1948 le toca comandar la fragata *Teniente Gálvez* y en ella viaja a España, la representación peruana a las ceremonias del VII Centenario de la Marina de Castilla, que se desarrollan en Huelva y Sevilla en octubre de 1948. La presencia de la fragata y de los marinos peruanos causa una grata impresión a las delegaciones internacionales y pueblos andaluces.

De 1949 a 1953 Salmón de la Jara tiene a su cargo la Comandancia de la División de Submarinos. Sus unidades viajan a Estados Unidos (Groton, Con.), para tareas de modernización. Siempre le agradaba al almirante Salmón recordar la admiración que suscitó en los marinos y técnicos de New London el ver a los submarinos peruanos en tal elevado nivel de manejo 25 años después de su construcción en esos mismos astilleros.

En abril de 1953, recibe el encargo de supervisar la construcción de nuevas unidades tipo Sierra, *Lobo* y *Tiburón,* que llegarán definitivamente al Callao el 21 de julio de 1954, bautizados estos como *Dos de Mayo* y *Abtao.*

En 1957 asciende a capitán de navío. Continúa siendo el jefe de la Flotilla de Submarinos. El 8 de octubre de 1958 recibe la condecoración "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de Comendador, un año más tarde recibe el importante encargo de adquirir, reacondicionar, recibir y conducir desde Inglaterra hasta el Callao el nuevo buque-insignia de la Escuadra peruana, el BAP *Almirante Grau* (ex *Newfoundland).* El 31 de enero de 1960 la nave llega al Callao en medio de jubiloso y multitudinario recibimiento.

En agosto de 1961 es nombrado Agregado Naval a la Embajada del Perú en Chile. En 1963 asciende a la clase de Contralmirante y se le nombra director general de Administración de Marina.

Elegido presidente del Centro Naval del Perú, tiene la iniciativa –compartida con el entonces comandante Luis Felipe Villena Gutiérrez– de preparar la *Historia Marítima del Perú*, para lo cual se constituye la Comisión respectiva, uno de cuyos primeros pasos fue convocar a destacados oficiales de Marina e historiadores.

Después de haber desempeñado el cargo de director de la Escuela Superior de Guerra Naval, el almirante Salmón pasa a la situación de retiro en enero de 1968, pero continuará laborando al servicio del país. Asume el cargo de presidente del Consejo de Administración de la Compañía Peruana de Vapores y luego se le elige Presidente del Directorio, puesto desde el cual guía con dinamismo y energía los nuevos rumbos de la corporación, al tiempo que impulsa la marcha del sustantivo proyecto de la **Historia Marítima**.

El 17 de octubre de 1973, por decreto supremo, la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú pasa a ser el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, cuya presidencia ejercerá hasta 1992. Los volúmenes impresos se van

sucediendo uno a otro, ritmo que seguirá manteniéndose cuando tomen la posta en la dirección del Instituto –desde 1992– los almirantes Alberto Indacochea, Ramón Arróspide, Melitón Carvajal y José García Valdivieso.

Los Miembros de Número de nuestro Instituto le ofrecieron un sentido homenaje, como fundador y primer Presidente, al nominarlo –el 4 de julio de 1992–, Presidente Honorario Vitalicio.

En diciembre de 1998 se lleva a cabo la incorporación del almirante Salmón a la Academia Nacional de la Historia.

Al cumplir el almirante Salmón 96 años de edad, un grupo de amigos, colegas, familiares y colaboradores se unieron para publicar un libro de homenaje* que fue –en palabras de Héctor López Martínez– solo una modesta prueba del afecto que don Federico supo ganarse. Ese volumen de 774 páginas reúne efectivamente 33 valiosos trabajos académicos y de recuerdos vivenciales que expresan el tributo de admiración a una figura ya emblemático de nuestra Marina de Guerra.

En su lúcida ancianidad, siguió de cerca las incidencias del país, de la Marina de Guerra y de su querido Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. Al recordarlo hoy en esta nota necrológica nos viene a la memoria las justas palabras del contralmirante Melitón Carvajal Pareja, cuando resume la vida y la obra del almirante Salmón en dos actitudes ejemplares: su prístina y acrisolada honestidad junto con su capacidad de liderazgo para cumplir la misión que le encomendaba la patria o para realizar su sueño.

*Rev. P. Armando Nieto Vélez, S. J.*

---

* *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar.* Edición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 2007.



# *Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo*

## *Una vida llena de valores*

Soy José Luis Indacochea Graner, el quinto y último hijo de Alberto Manuel Indacochea Queirolo y con la historia que voy a contar pienso honrar a mi padre y mostrar su vida, basándome en sus memorias que iniciara por el año 1997 y no pudiera culminar, y en los innumerables hechos que guardo en mi memoria. Quiero advertir al lector que en algunas etapas de la vida de mi padre no me extenderé, debido a que esa primera etapa de sus memorias llegaron al inicio de la década de los 50, cuando yo aún no había nacido, además, por la profesión que compartimos como submarinistas, hubo muchos momentos de ausencia.

Alberto fue una persona que infundía mucho respeto pero a la vez trasmitía mucha paz y tranquilidad, era el típico educador que enseñaba con el ejemplo. Apasionado, afable, justo y determinado en sus convicciones, amable y cariñoso con sus afectos. Si se pudiera resumir su vida, diría que fue un apasionado con su familia y con la Marina de Guerra del Perú. Fue un cariñoso hijo; fui testigo de cómo atendía a su madre, con devoción y cariño, hasta que ella falleciera en 1971; hermano solidario y protector, siempre muy preocupado por sus nueve hermanos, todos ellos hombres. Fue un esposo ejemplar, amó profundamente a mi madre, Rosa Graner Carmelino, hasta sus últimos días; llegaron a cumplir 67 años de casados y siempre miró a través de los ojos de ella y no concebía su vida sin estar a su lado; tanto que en sus últimos días, ya enfermo en su lecho de muerte, lo que llegaba a articular eran frases relacionadas con su Rosita.

Como padre, fue muy generoso y estricto a la vez y nos infundía valores con su ejemplo, lo que nos dio la tranquilidad a mis hermanos y a mí para llevar una vida serena y haber podido elegir a nuestras parejas con acierto y llevar una feliz vida matrimonial.

Alberto siempre nos estimulaba diciendo lo orgulloso que se sentía de sus hijos; sobre todo de sus hijas, quienes habían afrontado valientemente las calamidades que la vida les deparó. Fue un abuelo espectacular, derrochando todo su amor en los 15 nietos que tuvo, los 12 bisnietos que conoció y, uno que está en camino y los otros que vendrán, que continuarán dando vida a nuestra hermosa familia.

Mi padre fue poseedor de una fortuna, no económica, sino moral, nunca le interesó el dinero o las comodidades, sino hacer siempre lo que él sentía que debía hacer: lo correcto, costara lo que costara. Es así como, al final de una carrera ejemplar, siendo Vicealmirante, tuvo que tomar una decisión trascendente, pedir su pase al retiro, apoyando al entonces ministro de Marina, Luis Ernesto Vargas Caballero, quien había sido destituido de su cargo por apoyar la libertad de expresión y de prensa durante el Gobierno Militar de Juan Velasco Alvarado.

Es así como mi padre, por propia decisión, pone fin a su carrera, a la cual le había dedicado su vida entera, por considerar que era lo que correspondía hacer.

A lo largo de su vida transitó por muchas dependencias de la Marina de Guerra del Perú, sobre todo en su vocación, el servicio de submarinos, al cual le dedicó muchos años y en todas las dependencias puso su sello de dedicación al trabajo, honradez y visión de futuro. Luego, estando en el retiro participó en actividades afines a la Marina: El Instituto del Mar, La Asociación de Ex-Cadetes Navales, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la Asociación de Submarinistas y otros.

Aquellos que conocieron a mi padre, tuvieron siempre la seguridad de tener un amigo, un trabajador incansable de una devoción sin límites a lo que hacía.

Aquí su historia...

## ORÍGENES

El apellido Indacochea es vasco y está referido a las partes altas del valle del Baztan, cerca de Navarra, España. El origen vasco descompone la palabra en INDAKO ETXEA, siendo la traducción del ETXEA como "casa" e INDAKO "lo que se hizo". Con el tiempo la fonética española lo deriva al apellido actual, se dice que don Micho y de Indacochea, natural de Saldías, probó su nobleza en 1878

para ingresar a la Real Compañía de Guardia Marinas con un Escudo de armas ajedrezado de plata y sable negro. La migración de los Indacochea está acreditado en Argentina, Costa Rica, Estados Unidos, Ecuador y por supuesto en el Perú. Se conoce que esta migración se da en el Perú a inicios del siglo XIX en Arequipa; se dice que en la Batalla de Ayacucho participa un capitán del Ejército realista Carlos Indacochea, el cual se radica en Arequipa.

El abuelo de mi padre, Manuel Belisario Indacochea Cavero, nace en Arequipa en 1844, viaja a Lima y se radica en Huacho, donde nacen sus hijos, uno de ellos, mi abuelo David Indacochea Lozano, quien se casa con Adelina Queirolo Adrianzén, y tienen diez hijos: David, Alberto, Max, Manuel, Luis, Raúl, Augusto, Óscar, Gil y Walter.

El apellido Queirolo proviene del sur de Génova, Italia. Este es uno de los principales puertos del país de la era post Garibaldi; el comercio italiano a todo el mundo partía mayoritariamente de ahí. La vinculación comercial entre el Perú e Italia fue muy importante desde el siglo XIX, siendo la mayoría de los inmigrantes italianos del Perú, procedentes del puerto de Génova. Es en 1874 que el abuelo materno de mi padre, Santiago Queirolo Castagniola, a los 14 años zarpa al Perú en medio de una crisis económica que azotaba Italia. Se establece en los Barrios Altos y luego en el Callao, ahí se casa con Clotilde Adrianzén y tiene siete hijos, uno de ellos, mi abuela Adelina.

Mis abuelos David Indacochea Lozano y Adelina Queirolo Adrianzén se casan el 17 de julio de 1917 y como comenté tuvieron diez hijos hombres, siendo el segundo, Alberto, mi padre.

## INFANCIA Y JUVENTUD

Mi padre nace en la calle Tarata Nº 564, Cercado de Lima, el 27 de marzo de 1927; un hecho anecdótico es que mi abuelo David, por evitar el pago de una multa, lo inscribe en Registros como si hubiera nacido el 28 de marzo, es por eso que en su partida de nacimiento y en todos los registros de Marina figura como nacido el 28 de marzo. Mi abuelo David era una persona muy creativa, hábil en el arte de la ebanistería y en la conducción de construcción de casas; tenía muy buenas condiciones, pero no pudo ser ingeniero por falta de medios y por la necesidad imperativa de tener que mantener una familia muy numerosa, por lo que la niñez de mi padre y sus hermanos fue durísima.

Se mudaron de casa en varias oportunidades, inclusive teniendo que vivir en la casa de su abuela en Chorrillos.

Estas condiciones tan duras, fueron quizá el crisol que fue templando el carácter de Alberto desde muy temprana edad. Valora todas las cosas que fue obteniendo con el pasar de los años y nunca deja de mencionar su reconocimiento al sacrificio, entrega total, trabajo incansable de su madre, Adelina, para poder llevar adelante ese hogar cada vez más numeroso.

En 1926 la familia Indacochea Queirolo, con seis hijos ya, se muda a Barranco, a un piso alquilado frente al Colegio Maristas San Luis, colegio donde cursa sus estudios. Recuerdo innumerables aventuras que me contara mi padre cuando junto con sus hermanos recorrían a pie todas las entonces chacras de Chorrillos, Barranco y Miraflores, época, que a pesar de las limitaciones económicas fueron muy felices. Gran influencia durante su niñez y juventud tuvo en mi padre su tía paterna Mercedes Indacochea, educadora, quien recibiera las Palmas Magisteriales, no solo en la enseñanza de temas académicos, sino en su formación moral; posteriormente, fue Mercedes quien apoyó y alentó a mi padre en el cumplimiento de sus sueños en los temas del mar y su ingreso a la Escuela Naval.

Alberto se presentó a la Escuela Naval en enero de 1935 después de una fase intensa de preparación, los resultados en esa época se publicaban en el periódico, grande fue su desilusión cuando no vio su nombre entre los ingresados. Con el tesón que lo caracterizaba redobló sus esfuerzos para estudiar, apoyado por varias personas, entre ellos su tía Mercedes. Alberto mantenía aún algunas dudas sobre su ingreso, ya que en su primer intento, los demás postulantes se ufanaban de conocer a tal o cual comandante o almirante, que lo haría ingresar, su familia no conocía a nadie que estuviera en la Marina. Pero es un hecho fortuito el que le da la posibilidad de ingreso. Mi abuelo David trabajaba en Lima en la Caja de Depósitos y Consignaciones, más tarde Banco de la Nación y es el Presidente de la República de esa época el General Óscar R. Benavides quien toma conocimiento del nacimiento del décimo hijo, Walter, de un funcionario público que trabajaba cerca del Palacio de Gobierno, lo invita a Palacio a él y a sus hijos para hacerle un homenaje y dentro de la conversación sale el asunto de que Alberto postulaba por segunda vez a la Escuela Naval, el presidente Benavides le encarga a su edecán de Marina que vea que no se cometa ninguna injusticia con su postulación.

Así, Alberto ingresa en marzo de 1936 a la Escuela Naval.

## LA ESCUELA NAVAL

Para mi padre fue toda una experiencia ingresar a la Escuela Naval, atrás quedaron sus años de infancia y juventud, las estrecheces económicas, las palomilladas con sus hermanos en Barranco, entró a un mundo que siempre soñó, ya que el mar lo atrajo desde muy niño. Algo que le llamo la atención fue encontrarse con jóvenes procedentes de las diferentes regiones del país, diferentes colegios y diferentes niveles sociales, hecho que contrastaba con la opinión generalizada de que en la Marina ingresaban solo los parientes de familias distinguidas y aristocráticas. Lo que se esperaba de ellos es que tuvieran el suficiente nivel para comportarse ante la sociedad y en el exterior representando al Perú, no se concebía a un cadete que no supiera comportarse en la calle, en la mesa o en una fiesta. La Escuela Naval que lo recibió correspondía al esquema y doctrina implementado por la Misión Naval Norteamericana, que a pesar de haber sido retirada del Perú seis años antes (1930), esta había creado una mística en la formación Naval, que perduró por muchos años.

Caló mucho en él todas las actividades que aprendió relacionadas a los temas netamente navales, la navegación, señales, maniobras, etc., a la que le dedicó gran interés, en lo que sí reconoció que no le prestó atención, fue a otros cursos como gramática, dibujo e idiomas, así como en el puntaje de notas que alcanzaba él y su posición relativa con respecto a sus compañeros, que no le interesaron en ese momento, pero era lo que marcaría la antigüedad de egreso de la Escuela Naval y de toda su vida como oficial.

Disfrutó plenamente de los Cruceros de Verano, que se realizaban en los meses de enero a marzo en los buques de la Escuadra, en los que aplicaba en la práctica todos los conocimientos aprendidos en clase. Uno de los Cruceros que más le impactó fue el que realizaron a Chile para efectuar carena a los buques. La experiencia le resultó extraordinaria, conocer la realidad chilena, visitar sus ciudades, sus campos agrícolas, la realidad chilena en general; le sorprendió por un lado la amabilidad con lo que lo trataron y por otro lado el efecto que le causó visitar la Base Naval de Talcahuano y observar al Monitor *Huáscar*, le ocasionó un nudo en la garganta con sentimientos encontrados que hicieron que se las arreglara para no visitar el buque museo, porque no lo podía soportar.

En la Escuela Naval adquiere nuevas y definitivas amistades dentro de su promoción Manuel Piqueras, Francisco Quirós, Ramón Arróspide, Jorge Luna, Fidel Escuza, Enrique Gamero, Julio Jiménez, Lucho Cáceres, Jorge Labarthe y

otros. Siempre contaba que fue amigo de todos sus compañeros, menos de uno, que prefería no mencionar por razones éticas; pero siempre lo mencionaba, no me toca decir a mi quien era, pero si fui testigo de la entrañable amistad que mantenía con sus amigos de toda la vida y el dolor que le causó cada partida de este mundo, siempre decía que una parte de él moría con sus amigos que se iban.

Un hecho que marco su memoria cuando estuvo en la Escuela Naval, fue el 24 de mayo de 1940, a las 11 y 20 de la mañana, cuando estaba en clases de electricidad, la tierra comenzó a temblar; inicialmente se mantuvo con calma en el aula, pero cuando el movimiento se intensificó salieron corriendo al Patio de Honor, fue tal la intensidad del sismo que difícilmente se mantenían de pie, incluso con las piernas abiertas, vio como el busto del Almirante Grau se balanceaba sin cesar, pero no llegó a caer, vio también como se desprendió parte del cabezo de la isla San Lorenzo al mar, formándose una gran polvareda que abarcaba varias millas.

Una vez pasado el terremoto, pasearon por las instalaciones de la Escuela para inspeccionar los daños, con gran sorpresa constataron que los daños eran menores y que no había daños estructurales en ninguno de los edificios, cuando pasaban por los edificios; escucharon los gritos de la hija del Subdirector que pedía ayuda, porque a su abuela le había caído un ropero encima. La señorita se llamaba Rosita Graner, fue la primera vez que supo de ella. Sus temores se acrecentaron cuando el mar se retiraba y se oían rumores de un maremoto inminente; además, toda la ciudad se encontraba dentro de una nube de polvo que presagiaba una gran destrucción de casas y los temores y angustias por las familias crecían.

A los cadetes les dieron franco y Alberto recién pudo llegar a su casa en la Plazuela Torres Paz de Barranco, luego de muchos trasbordo y peripecias, 6 horas después, días después del terremoto, para, felizmente comprobar que todo estaba en orden y sin mayores daños. Caso contrario sucedió en Chorrillos donde la destrucción de casas fue masiva, inclusive la Escuela Militar y la casa en que vivió de niño quedó destruida en su totalidad.

Con respecto a la Escuela Militar en el ámbito deportivo, en ese mismo año les tocó organizar la olimpiada anual y la planearon para ganarle a su clásico rival, la Escuela Naval, la diferencia numérica era importante, 400 de los militares contra 93 cadetes navales. El reto fue grande y en el camarote N° 22 donde se encontraba mi padre, Pancho Quirós, Carlos Rey y Lama y Jorge Luna, se concibió el plan para organizar, formar los equipos para competir y ganar las olimpiadas, se

auto denominaron "La Sexta Columna", el por qué del nombre proviene de una organización clandestina escandinava que saboteaban al Tercer Reich Alemán, durante su invasión a Noruega, que se llamó "La Quinta Columna".

Se encargaron de levantar la moral de los participantes en cada una de las disciplinas y reclutaron una barra naval de los buques de las Escuadras y dependencias de la Marina. La Escuela Militar y Naval se alternaron los triunfos en las diferentes disciplinas, el fútbol finalmente definiría. La Escuela Naval no tenía equipo, pero formaron uno integrado por atletas y lograron empatar con la Escuela Militar y ganaron esa disciplina por diferencia de goles.

En su último año de cadete, sucede algo trascendente en su vida. Como encargado del cine era quien recibía a los familiares de los oficiales y los acompañaba hasta sus asientos, es ahí donde habla con Rosita Graner, la hija del Subdirector, a quien ya conocía solo de lejos de hace un tiempo atrás, aquí comienza una relación que perduró por muchos años y que aún hoy, a pesar de que él partió a los cielos, los une una conexión muy fuerte, y como la vida es paradójica, su hijo menor, es decir yo, conozco a mi actual esposa, que era hija del Subdirector la Escuela Naval cuando era cadete de último año. En la actualidad tenemos un feliz matrimonio de 32 años, las cosas se heredan.

Mientras tanto, en su hogar, su padre David se dedicaba a la fabricación de muebles y a la conducción de la construcción de la casa habitación y su madre Adelina, en la lucha infatigable de mantener el hogar de numerosas personas, es en esta época donde realiza el sueño de tener casa propia, dirigida y construida personalmente por mi abuelo David, la asistencia de Adelina y la participación de todos los hermanos que estuvieron en la edad de hacerlo. El hermano mayor David, que era abogado laboraba en trabajos de albañilería desde muy temprano, de ahí iba a la universidad y a partir de las 5 de la tarde se reconstituía en el trabajo.

Mi padre participaba en los momentos que estaba franco, de la misma manera que Max y Manuel que eran cadetes del Ejercito; el resto de hermanos compartían los momentos que no estaban en el Colegio, con el estudio y la construcción de la casa, años después, el quinto de los hermanos, Luis, ingresó a la Escuela Naval. La construcción de esa casa en la Plazuela Torres Paz de Barranco demandó años de un gran esfuerzo de todos. Esa casa aun existe y está ocupada en la actualidad por Augusto, ingeniero agrónomo, el sexto de los hermanos, que fue el único que se mantuvo soltero.

Corría el año 1941 y su relación amorosa con Rosita se fue acrecentado, el siempre apreció y valoró el componente de alegría, dinámica y cariño que le agregó a la vida de mi padre, tenía una gran capacidad para administrar un hogar, a pesar de ser muy joven, tenía 19 años y había manejado su casa desde los 9 años, por ausencia de su madre, hecho que la hicieron muy madura, laboriosa y responsable. La llama que prendió en mi padre, no se apagó nunca y fueron inseparables hasta el final de sus días.

Es el 27 de diciembre de ese mismo año en que Alberto se gradúa como alférez de fragata en una ceremonia presidida por el presidente de entonces; Manuel Prado Ugarteche. A la ceremonia no asistieron Adelina, su madre por razones de salud y de su padre David por razones de trabajo, el nunca faltaba al trabajo, les inculcó a sus hijos la puntualidad, responsabilidad y vocación al trabajo y al estudio, así estuvieran enfermos. Esta experiencia yo la tuve también desde muy niño.

## OFICIAL SUBALTERNO

Una vez graduado ingresó a la Escuadra cuando se vivían dos situaciones de conflicto internacional, se vivió una situación de tensión con el Ecuador luego del conflicto armado del año anterior, se había firmado el Protocolo de Río de Janeiro para lograr la paz y las tropas peruanas se retiraban de la provincia ecuatoriana de El Oro por otro lado, el Perú le había declarado la guerra al Eje, luego del ataque japonés a Pearl Harbor en cumplimiento al tratado de Defensa Hemisférica. La Marina de Guerra sería quien cargaría con el mayor peso de las actividades de protección de nuestro territorio al habérsele encargado la protección del tráfico marítimo en todo su litoral, sobre todo, en el Norte, protegiendo la zona petrolera cuya mayor producción se orientó al esfuerzo aliado, que podía convertirse en un blanco de las fuerzas del Eje, sobre todo del Japón.

Luego de un viaje que hicieron con toda su promoción a Uruguay, abordo del BAP *Pariñas*, es nombrado al BAP *Villar*, buque de procedencia estoniana, al cual se le comisionó patrullar el litoral norte. Era mediados de 1942 cuando, estando en Talara toma conocimiento de que estaban requiriendo de oficiales no instruidos en submarinos, para cubrir las plazas que dejaban oficiales calificados por la rotación requerida por los largos periodos de navegación a los que eran sometidos estas unidades. Alberto aprovecho esta oportunidad y se ofrece como voluntario. A los pocos días recibe la comunicación que es trasladado al BAP

*R-2*. Es aquí donde descubre su vocación por el área submarina, donde inicia un servicio de muchos años en forma ininterrumpida.

Hay una anécdota de una situación peligrosa vivida en esa época, patrullando frente a puerto Pariñas, patrullas que se efectuaban en superficie, era de madrugada y muy poca visibilidad, cuando avista por la proa una silueta que rápidamente aumenta su tamaño y sin tener tiempo para reaccionar, ven como un enorme petrolero les pasó muy cerca por babor, causando un oleaje fuerte que movió al submarino tanto que la tripulación cayo de sus camas. El comandante sobresaltado ve la popa del petrolero, ya en alejamiento y dice "Dios es peruano y Marino".

En el plano personal fue muy difícil, ya que estuvo alejado de Rosita por mucho tiempo ya que alterno en varias dotaciones de submarinos tipo "R" que efectuaban patrulla en el litoral norte.

En abril de 1943 es trasladado a la Escuela de Submarinos para seguir el curso regular de calificación por 9 meses. En ese tiempo tuvo la oportunidad de reunirse con su familia y con mi madre. Al término del curso, nuevamente a embarcarse para la fase práctica de calificación, así transcurre el año 1944.

En el año 1945, como teniente segundo, ya calificado en submarinos, contrae matrimonio el 1° de abril con Rosita, mi madre y deciden vivir en La Punta en un segundo piso, frente a lo que es hoy, la Escuela Superior de Guerra.

Su luna de miel no fue prolongada porque tuvo que ser interrumpida por un intempestivo cambio de colocación, lo nombraron como comandante del cazasubmarinos *CS-6* con la misión de patrullar la costa Sur, con base en Matarani, en "el más breve plazo".

Mi padre recordaba esta experiencia, resaltando que un marino primero estaba casado con su institución y veía lo irónico de su caso, que la mayoría de los responsables de su traslado habían estado presentes en su matrimonio, en la Capilla de la Virgen del Pilar de San Isidro.

Es en Matarani donde se entera de la rendición de Alemania, hecho que causó mucho júbilo en todas las dotaciones. Mi padre condenó siempre las atrocidades cometidas por las hordas de Hitler, pero no dejó de admirar la campaña de los submarinistas alemanes en la 2° Guerra Mundial, ahí, Alberto también se entera del embarazo de Rosita, que se concreta con el nacimiento de su primera hija

Rochi en la Maison de Santé, en medio de una gran algarabía familiar, no solo por ser la primera de esa generación en nacer, sino porque rompía una racha muy larga de Indacocheas hombres.

En el año 1946 regresa al servicio de submarinos siendo nombrado al BAP *R-3*, continuando con las actividades normales que realizan los submarinos. Es al final de este año en que Rosita llevaba su segundo embarazo que se concreta el 19 de junio de 1947, con el nacimiento de su segundo hijo, Alberto II o Tito como lo llamaron. En el año 1948 Alberto, ya como teniente primero es nombrado segundo comandante del BAP *R-3*, hasta mediados del año 1949 cuando es nombrado a seguir el curso en la Escuela de Submarinos de New London. Connecticut, junto con su amigo de siempre Pancho Quirós. El curso tuvo una duración de 6 meses en aulas, lo cual representó para Alberto un reto muy duro, el seguir una enseñanza muy técnica en un idioma diferente, pero poco a poco se fue acostumbrando al sistema norteamericano y aparte tenía la tranquilidad de ver a su familia en forma diaria, cosa que no había vivido desde su matrimonio.

Al término del curso teórico fue nombrado a embarcarse en un submarino clase Fleet, el USS *Choper* por seis meses para seguir el periodo práctico. Igual suerte le tocó a Pancho Quirós en el USS *Sea Poucher*. Esta etapa la realizaron en la Base de Submarinos de Key West. Ya avanzado el año 1950 Alberto recibe dos buenas noticias, recibe una comunicación de la Dirección de Personal de la Marina Norteamericana en la que se le otorgaba la Calificación de Submarinos y por otro lado, Rosita empezaba su tercer embarazo. Habiendo culminado el curso en Key West, recibe órdenes de dirigirse a la Base de Submarinos de New London donde se encontraban los submarinos *R-1* y *R-4* en reparación y carena, la Comisión estaba al mando del comandante Federico Salmón de la Jara. Sin mucho tiempo para ello, prepara la mudanza de Rosita, Rochi y Tito, de regreso a Lima y él parte, junto con Pancho Quirós hacia New London, donde los esperaba sus nombramientos como segundos comandantes del *R-1* y *R-4* respectivamente. Las oportunidades que tuvo fueron invalorables para un joven oficial, de alternar con dotaciones que habían participado anteriormente en la 2° Guerra Mundial en el teatro del Pacífico, en las operaciones contra el Japón y ahí se nutre de la doctrina y mejor empleo de los submarinos que le permitieron desarrollar las concepciones estratégicas sobre el uso del arma submarina. Alberto como lo mencioné admiró el empleo de los submarinos en el Atlántico por parte de los alemanes y de los norteamericanos en el teatro del Pacífico, utilizándolos siempre en aguas controladas por el enemigo y nunca, ligados a la flota de superficie, como sucedió con las marinas inglesas y japonesas, que fracasaron en el uso de

los submarinos; por esa razón, estas convicciones estratégicas le ocasionaron más de un dolor de cabeza en su futuro como oficial superior cuando se efectuaban los planeamientos con oficiales de otras fuerzas de la Marina.

El recorrido de los submarinos se realizó sin mayores contratiempos e iniciaron su retorno al Callao a finales de noviembre de 1950 y poco más de una semana después, recibe por radio la noticia del nacimiento de Cecília María. Muchos años más tarde el que escribe estas líneas vivió una experiencia similar, me encontraba navegando en el BAP *Chipana*, recientemente construido y comisionado a la Marina de Guerra del Perú, efectuando pruebas en las aguas de Ekenfiorde, cuando recibí un mensaje de radio: PERISCOPIO ABORDO SIN NOVEDAD, significaba el nacimiento de mi hijo mayor, José Luis. Por eso entiendo lo que debe haber sentido mi padre, sentimientos encontrados que van de la emoción de ser padre a la tristeza de no estar presente en el alumbramiento, pero este tipo de situaciones es muy común en los hombres que han tenido la dicha y el honor de servir en los submarinos.

Una vez arribado al Callao, la familia finalmente se estableció, juntos en el mismo lugar. Alberto permaneció el año 1951 como segundo comandante del BAP *R-1* hacia el final de año, el 8 de diciembre exactamente, un año después del nacimiento de su hermana, nace Ana María, Anita.

## OFICIAL SUPERIOR

Alberto asciende a capitán de corbeta en el año 1952 y permanece en el BAP *R-1* pero como comandante, cargo que ejerce hasta el año 1954, en esta época se suceden las navegaciones y operaciones de rutina, alternados con el envió de los submarinos a Coso Solo en Panamá y San Diego, California, para recorrido y cambio baterías de los submarinos y entrenamiento de las dotaciones en simuladores de ataque y prácticas en la mar. Los Submarinos "R" marcaron un hito en la Marina de Guerra del Perú, fueron unidades muy versátiles y adaptables a muchas misiones que se les asignaron y rindieron mucho más allá de las expectativas, pero su tiempo de vida estaba llegando a su fin y había que reemplazarlos.

En la Flotilla de Submarinos se formaron foros y juntas técnicas para determinar que tipo de submarinos deberán sustituir a los "R". La Electric Boat en Connecticut presenta a la Marina de Guerra un prototipo de submarinos que

habían desarrollado, pero que habían descartado por la llegada de la propulsión nuclear y el desarrollo de cascos más hidrodinámicos, que proporcionaba al arma submarina una permanencia en inmersión casi ilimitada y el desarrollo de velocidades sostenidas mucho más altas.

El submarino ofrecido fue el tipo Sierra, que se denominaría posteriormente "SALSA", término que permanece aun hasta nuestros días. Alberto fue un detractor de aceptar esta oferta, porque consideraba que si bien es cierto sus características superaban al tipo "R", no existía un cambio tecnológico importante que era lo que propugnaba, para poder equilibrar la diferencia del poderío naval de Chile con respecto al Perú. Finalmente la oferta de la Electric Boat fue aceptada, dadas las condiciones económicas favorables.

Se construyen cuatro submarinos de esta clase, en dos etapas, el BAP *Lobo* y BAP *Tiburón*, entregados a la Marina de Guerra del Perú en 1954 y los BAP *Atún* y BAP *Merlín*, en 1957. Posteriormente se les cambio de denominación a BAP *2 de Mayo*, *Abtao*, *Angamos* e *Iquique,* respectivamente.

Los submarinos tipo "R", fueron desactivados y dados de baja en 1957, sin mayor pena ni gloria, luego de 30 años de servicio infatigable.

Para Alberto significó mucho que no fuera designado como segundo comandante de uno de los submarinos clase SALSA, por su posición crítica a este proyecto.

En los años que vinieron alternó en varias dependencias de la Marina, siendo miembro de la Planta Académica de la Escuela Naval y Jefe de dos secciones del Estado Mayor General de la Marina.

Es en marzo de 1958 en que nace el último de sus hijos, el autor de estas líneas, completándose la totalidad de los miembros de una familia donde se respiraba tranquilidad, tranquilidad que era transmitida por un matrimonio que se profesaba y brindaba amor a todos sus integrantes. Por más que trato de recordar, no encuentro en mi memoria algún desencuentro o situación crítica que amenazaran la estabilidad del hogar.

En 1959 Alberto es nombrado comandante del BAP *Abtao*, en esta asignación ve colmada sus expectativas profesionales, todo aquel submarinista que haya ostentado el cargo de comandante, coincidiría que es el mejor cargo que ha tenido. Alberto era de temperamento callado, pero directo en lo que quiera transmitir,

yo he recibido innumerables testimonios de oficiales que estuvieron a su cargo y todos coincidieron de que era un trabajador incansable, pausado, apasionado y dedicado en cuerpo y alma a su trabajo, a su profesión, a su institución y a su país.

También me contaron que siempre que visitaba el submarino los fines de semana, iba con su hijo menor que recién caminaba. Por razones obvias, lamentablemente no guardo recuerdo alguno de esas visitas y creo que no existen fotos que registraran alguna de esas visitas.

Después de dejar el comando del BAP *Abtao* es nombrado como segundo comandante del BAP *Grau*, Buque Insignia de la Escuadra. En aquellas épocas los oficiales de diferentes calificaciones podían ostentar cargos de comando en los buques de superficie. En la actualidad, eso no es posible, hace años se creó la calificación de Superficie y solo aquellos que son calificados en superficie pueden ostentar los cargos de Comando. Para Alberto fue toda una experiencia, acostumbrarse a una operatividad muy diferente, en espacios muy restringidos a segundo comandante de un crucero, esta experiencia ayudó a nutrir su vasto conocimiento en el manejo de las diferentes armas de la Marina de Guerra.

A finales del año 1961 Alberto es trasladado a Iquitos como Jefe del Servicio Industrial de la Marina de esa ciudad. La familia se mudó casi completa, el único que se quedó en Lima fue mi hermano Tito, que cursaba el cuarto año de secundaria y se estaba preparando para ingresar a la Escuela Naval, cosa que sucedió en el verano de 1963.

Tengo recuerdos muy vagos de nuestra permanencia en Iquitos durante el año 1962. Lo que recuerdo era la intensa actividad que había entre las familias que vivían en la Base de Nanay, reuniones, almuerzos, etc.

A mi padre lo veíamos solo a la hora de almuerzo y ya tarde en la noche cuando terminaba de trabajar. Recuerdo una vez, que en uno de los eventos familiares que se realizaba en el comedor de la Base, se reunían las señoras en el puente de madera para tomarse fotos, finalmente el puente colapsó por el peso y se partió en dos, quedando lesionadas de poca gravedad, una fue mi madre que se le clavaron dos astillas del puente en una de sus piernas.

Posteriormente a nuestro regreso de Iquitos, mi padre es nombrado Jefe del Bazar, ya como capitán de navío. Aquí tengo un vacío en lo que respecta a las dependencias donde sirvió mi padre en sus primeros años como capitán de navío.

Es en 1967 que es nombrado Jefe de Estado Mayor de la Escuadra y recuerdo que como parte del Crucero de Verano de ese año, la Escuadra fue al Puerto de Punta Pejerrey y viajamos hasta el hotel Paracas donde se ofreció un agasajo a los participantes y cadetes.

En diciembre de 1967 mi hermano Tito se graduaba de alférez de fragata, para júbilo de Alberto de su hijo mayor siguiendo sus pasos y en forma personal, cuando el Presidente Belaúnde le permitiera que él le entregara la espada a su hijo.

El año 1968 fue nombrado comandante de la Flotilla de Submarinos, y le tocó ejercer su comando en la Estación Naval de la isla San Lorenzo, donde se habían construido unos DOLPHINS, que eran unos muelles para submarinos de una estructura muy liviana.

Él se opuso desde que se inicio el proyecto, argumentaba que la logística era muy complicada y que la existencia de fuertes corrientes en la parte oriental de la isla San Lorenzo debilitaría las estructuras. El tiempo le dio la razón y poco tiempo después de que dejara el cargo, las estructuras se debilitaron y se hicieron inservibles para el uso de los submarinos. Estos inconvenientes no lo desmoralizaron y disfrutó de su cargo, utilizando a los submarinos de la forma que el siempre pensó se debía hacer. Hasta entonces se tenían los cuatro submarinos clase SALSA. Durante esta época de comandante de la Flotilla de Submarinos, el Estado Mayor General de la Marina manejaba la posibilidad de la adquisición de 2 submarinos más y la discusión se centraba en qué tipo de submarinos se debían de adquirir.

Alberto participó en una junta donde se evaluaron las alternativas de tipos de submarinos que se ofertaban en el mercado, para él la decisión era clara y simple, las de fabricación alemana ofrecían las mejores características para el teatro de operaciones nuestro y las hipótesis de guerra que se manejaban. Surgieron las ofertas francesas, suecas y noruegas, cuyas condiciones económicas eran mejores que la oferta alemana. Mucho le costó a Alberto convencer a la junta de las bondades de este tipo de submarinos. Con la tenacidad que lo caracteriza y con la experiencia vivida hacia más de una década, se logró optar por la oferta alemana. Se firma el contrato, se inicia la construcción y los primeros submarinos arribaron en 1974 y 1975, el *Islay* y el *Arica,* respectivamente.

En el año 1969, es designado como Director Técnico de la Autoridad Portuaria del Callao, primer cargo fuera de la Marina de que ejerce, designado por

el Gobierno Militar que diera el Golpe de Estado en octubre de 1968. Este nuevo trabajo le impuso un nuevo reto que afrontar, por un lado tratar de modernizar las estructuras operativas y administrativas del sistema portuario en el Perú y por otro lado, mantenerse al margen de la influencia política del Gobierno Militar. A pesar de tener dos hermanos que pertenecían al Ejército, el siempre se resistió a las ansias de poder de la cúpulas militares a las que no les guardaba el menor respeto.

Transcurre el año casi sin perturbaciones y al final del mismo, una madrugada, mi padre recibe una llamada telefónica. Era el ministro de Marina que le comunicaba que la Junta de Ascenso lo había designado, junto a otros 5 capitanes de Navío, al grado de contralmirante, siendo el primero de su promoción en ostentarlo. Recuerdo su tranquilidad y calma al trasmitir la noticia, con satisfacción, pero sin alarde.

## OFICIAL ALMIRANTE

Era inicios de 1970 y recibe el encargo del gobierno de organizar todo el sistema portuario del Perú bajo la administración de una sola entidad, ya que hasta ese momento, cada autoridad portuaria se manejaba en forma independiente. Alberto se encarga de concebir, organizar e implementar esa estructura organizacional y se crea la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) en la que él es nombrado gerente general y presidente de Directorio. Grande era el reto y vasto el trabajo por desarrollar. Decide primeramente evaluar la planta de gerentes y funcionarios, quedarse con aquellos funcionarios técnicos e incorporar oficiales de Marina de su entera confianza. Uno de ellos, conocido por su profesionalidad, capacidad y carácter, al dar cumplimiento a las nuevas directivas de la Presidencia, encuentra una resistencia grande de trabajadores enquistados de partidos políticos que manejaban otros intereses. Llegó la queja al Ministro de Transportes y este último cita a mi padre y le exige que destituya a ese oficial. La respuesta de Alberto fue rápida y contundente: "si este oficial es destituido, yo salgo atrás de él". Al Ministro no le quedo otra cosa que retroceder en su intento. Era una actitud que siempre caracterizó a mi padre; una lealtad sin límites. Esta anécdota me la contó el protagonista de la misma, en el velorio de mi padre, el vicealmirante Gustavo Barragán.

A mediados del año 1971, cuando la implementación de ENAPU estaba en todo su vigor, el Ministro de Transportes vuelve a citar a mi padre para informarle que los fondos previsionales de los trabajadores, iban a ser dispuestos por el gobierno y que los pasivos por pensiones serían asumidos por ENAPU.

Esto iba a significar una carga para la empresa que le quitaría competitividad a la misma y se convertiría en una cadena pesada a lo largo de los años. Mi padre presentó su renuncia y salió del cargo.

Esta carga pensionaría de ENAPU la viví años más tarde cuando ejerciera el cargo de gerente central de la empresa, en el año 2001 y continuaría hasta hace poco tiempo en que ENAPU ha sido reducida al mínimo y transferida la administración de sus activos al empresariado privado.

El resto del año de 1971 mi padre es nombrado como Director General del Personal y luego el año 1973 Secretario General de la Marina, cuando era Ministro el almirante Fernando Elías Aparicio. A finales del año ascendiente a vicealmirante.

En enero de 1974 es designado como Jefe de la Oficina Nacional de Integración (ONIT), que era la oficina gubernamental que manejaba el entonces Pacto Andino, tenía derecho a asiento en el Gabinete, sin derecho a voto y tenía categoría de Ministro sin cartera.

Si bien las actividades del cargo eran nuevas e interesantes, él no se sentía cómodo por la cercanía a los militantes de la Junta de Gobierno y por la lejanía ideológica que mantenía con los mismos. Esta situación hace crisis cuando el entonces Ministro de Marina, el Almirante Luis Ernesto Vargas Caballero, hace declaraciones públicas sobre su apoyo a las libertades de expresión y de prensa. El Presidente de la República lo desautoriza y destituye del cargo. Mi padre en un acto institucional, apoyó a su ministro y pidió su pase al retiro. Corrían los primeros días de junio de 1974, yo estaba en la Escuela Naval como aspirante cuando viví mi primera "inamovilidad". Yo no entendía lo que era, ni los motivos que la generaban; una mañana soy citado a la Dirección de la Escuela junto con mi amigo Lalo Arróspide, ahí nos esperaba Ramón, su padre y amigo de toda la vida del mío. Nos explica con mucha paciencia y detalle lo ocurrido. Para mí fue impactante en ese momento y a lo largo de los años vi como mi padre jamás se recuperó de ese trance. Tuvo siempre clara la decisión que hubiera de tomar, pero jamás digeriría las razones por las cuales la Marina tuvo que ser sometida a esa prueba tan fuerte. Así, en escasas horas, muchas carreras de oficiales honorables se vieron truncadas sin más.

Qué quedaba... el retiro.

## EL RETIRO

El retiro del servicio se dio en forma definitiva, pero el retiro de la actividad no duró mucho, al poco tiempo ingresó a una empresa privada, el Consorcio Naviero, en el que ejerció el cargo de contralor, cargo muy bien remunerado, pero al cual le perdió rápidamente el interés, las intrigas internas por temas económicos no le acomodaban y antes que pase una año, renunció.

Al poco tiempo es convocado como Presidente del Instituto del Mar, cargo que ejerció en dos etapas de 1975 a 1979 y de 1980 a 1983. El sesgo científico de la actividad lo atrajo mucho, fue un convencido que el Instituto, era quien tenía que regir la actividad de pesca desde el punto de vista de establecer los periodos de pesca, vedas, áreas de pesca, capacidades de pesca de las naves, etc. Se opuso frontalmente a la presión política el Ministerio de Pesquería y el de Economía para incrementar los volúmenes de pesca para cumplir objetivos del Presupuesto Nacional y a la presión de empresarios y pescadores para incrementar las cuotas de pesca que ponían en riesgo la biomasa. Trató de vencer la resistencia de los gobiernos, en establecer la proporción adecuada entre la biomasa, el número de fábricas procesadoras y la cuota de pesca de las embarcaciones autorizadas, que permitieran la sostenibilidad en el tiempo de las especies marinas y luchó por establecer la tecnología suficiente de la pesca para la alimentación humana y que no se quemen impunemente toneladas de proteínas que pueden ser utilizadas por millares de personas subalimentadas. En ambas etapas de su experiencia en el Instituto del Mar tuvo que hacerse a un lado por desavenencias con los ministros de Pesquería, por los aspectos expuestos.

Antes de pasar al retiro en el año 1973 fue miembro fundador y organizador del Instituto de Estudio Histórico-Marítimos del Perú, donde trabajo con la pasión de siempre hasta unos años antes de fallecer. Fue vicepresidente desde 1974 hasta 1990, presidente desde 1991 a 1994, miembro de la Junta Directiva Fundadora y Organizadora de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, miembro fundador y organizador de la Comisión de Investigación y de Dearrollo Histórico, Presidente del "Comité de Política Marítima", miembro del Grupo de Catedráticos de la Escuela Superior de Guerra Naval en la asignatura de Realidad Marítima en los cursos de Guerra Naval (GUENA) y el curso de Comando y Estado Mayor (COEM).

En forma simultánea a estas actividades fue presidente de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú entre 1980 y 1985, siendo el propulsor y gestor del actual local institucional en la avenida La Floresta en Surco.

Igualmente, fue miembro fundador y presidente de la Asociación de Submarinistas del Perú entre 1990 y 1995. Como se puede apreciar, no se mantuvo quieto nunca, tenía un vigor envidiable y una capacidad para organizar actividades de lo más variadas, movido por un gran amor a su trabajo, a la Marina y a su país.

Por otro lado, la familia creció, llegaron los hijos y los hijos políticos, los matrimonios, todos felizmente casados, llegaron los nietos y luego los bisnietos.

Aun teniendo una familia tan numerosa, Alberto se daba tiempo para cada uno de ellos y trataba a cada uno de nosotros como si fuéramos especiales. El era realmente una persona especial.

Mi hermana Rochi se casó con Hilary, un ciudadano norteamericano y tuvieron 2 hijos, Bryant y Andrew.

Tito se casó con Cale y tuvieron 3 hijos, Alberto III, Eduardo y Carolina.

Cecilia se casó con José Santos González, marino y submarinista y tuvieron cuatro hijos, Cecilia, Samantha, Silvia y Pepito.

Anita se casó con Jorge Teixeira, marino y submarinista también y tuvieron 3 hijos, Jorge Luis, Barbie y Carlos.

Por mi parte, me casé con Elizabeth y tuvimos tres hijos, José Luis, Nicolás y Erika.

La familia vivió siempre en un ambiente de felicidad, inculcada por nuestros padres, pero esta felicidad, fue puesta a prueba cuando sufrimos la pérdida prematura de Rochi en 1987, de Jorge Luis, el hijo de Anita en 1998 y Jorge su esposo en el año 2000.

Alberto y Rosita, personas extraordinarias, se sobrepusieron a la peor desgracia que puede sufrir un padre, el ver morir a uno de sus hijos y siguieron adelante manteniendo unida a la familia.

## EL ADIÓS

Mi padre a pesar de su avanzada edad se mantenía activo, visitaba casi a diario el local del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, inmerso en sus

trabajos de Realidad y Estrategia Marítimas, de coordinador de la III Parte de la Historia Marítima del Perú y del Archivo Oral de oficiales de Marina. Con el paso de los años, estas visitas se fueron espaciando hasta que la edad le pasó la factura y se quedó en casa junto con Rosita. Una complicación pulmonar, es lo que finalmente le quitó el aliento a un hombre batallador y apasionado. Fallece a los 93 años la noche del 31 de julio del 2012 en el Centro Médico Naval, acompañado de sus hijos y nietos.

Dios te guarde en su gloria Alberto.

*José Luis Indacochea Graner*



# *Contralmirante Ramón Arróspide Mejía*

## INTRODUCCIÓN

Con motivo del 50º Aniversario del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, se me invitó a escribir un artículo sobre la vida de Ramón Arróspide Mejía. En esos días leía yo un cuento del escritor brasileño Paulo Coelho, que trata sobre el valor de la amistad. Precisamente por esta extraña coincidencia, al recibir el especial encargo y tratándose de tan magna fecha, vinieron a mi memoria los recuerdos y la impresión que dejó en mí un personaje entrañable, uno de sus más insignes y trabajadores presidentes, un hombre que rindió culto al trabajo y a la amistad, mi amigo y suegro el almirante Ramón Arróspide Mejía. Nadie como él para ejemplarizar el valor de la amistad, que siempre supo estar al lado de sus amigos, sobre todo, en sus más difíciles momentos.

Nació el 3 de noviembre del año 1921 en la apacible provincia norteña de Ascope, en el departamento de La Libertad. Siendo un bebé de apenas seis meses de vida, quedó huérfano de madre. Como consecuencia de este trágico evento, la familia dejó Ascope y el pequeño Ramón, junto con sus hermanos Enrique y José, fueron traídos a Lima a la casa paterna para quedar al cuidado de las hermanas de su padre: Martha, Laura y Olga, quienes lo criaron y por las que siempre guardó un inmenso cariño y gratitud. En Lima, estudió primaria en el colegio La Recoleta y a la edad de trece años ingresó como aspirante a la Escuela Naval del Perú el año 1935.

Años más tarde, siendo ministro de Vivienda y Construcción, se preocupó de que su pueblo de origen tuviese sus necesidades básicas. Cuando regresó a Ascope, la Municipalidad lo distinguió declarándolo Hijo Predilecto de la ciudad.

El 16 de Marzo de 1946, a los 25 años de edad, con el grado de teniente segundo, contrajo matrimonio con Rosario Jiménez Monsalve. La feliz pareja llegó a cumplir sus Bodas de Oro; tuvieron cuatro hijos: Rosario, Ramón, -quién igual que su padre fue marino alcanzando el grado de capitán de navío-, Martha (mi esposa) y Eduardo, quién también siguió la misma profesión, alcanzando el grado de capitán de fragata; y 14 nietos: Ramón, Diego, Rodrigo, Benjamín, y Martín Arróspide Benavides; Martha y Rolando Días Arróspide; Eduardo, Analía y Daniela Saettone Arróspide; Eduardo, Arturo, Gonzalo y Cecilia Arróspide Villarán.

## RAMÓN ARRÓSPIDE MEJÍA Y LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Ingresó como Pingüino a la Escuela Naval el año 1935. El 30 de diciembre se convertía en cadete naval, y el 31 de diciembre de 1941 egresaba como oficial de Marina con el grado de alférez de fragata. El joven Arróspide, desde que ingresó a la Escuela supo ganarse la amistad, el aprecio, el cariño y respeto de sus compañeros, destacando por sus dotes de buen estudiante y deportista en esgrima y basket.

Ascendió a teniente segundo el 2 de febrero de 1945; a teniente primero el 1 de febrero de 1948; a capitán de corbeta, el 1 de febrero de 1952; a capitán de fragata, el 1 de febrero de 1958; a capitán de navío el 1 de enero de 1965. Alcanzó el grado de contralmirante el 1 de enero de 1971.

Entre sus principales estudios y calificaciones figuran: Calificado en submarinos (1944); Curso de submarinos en New London (1947); Calificado como Operador campaña de rescate de submarinos a bordo del US *Tringa* 1950; Calificado en curso avanzado de Táctica y Control de tiro submarinos (1953); Curso de submarinos en New London (1954); Curso de Guerra Naval (1964); Curso de Planeamiento Acción Cívica en Escuela de las Américas (Panamá 1966).

Fue condecorado por diversos países: Caballero Militar de Ayacucho, Perú; Medalla Militar de la Armada de Chile, Insignia Oficial de submarinos *Honoris Causa*, Argentina; Orden al Mérito Naval, Venezuela; Insignia Submarinista, Venezuela; Oficial Militar Ayacucho, Perú; Comendador Militar Ayacucho, Perú; Comendador Cruz Peruana al Mérito Naval, Perú; Gran Oficial Cruz Peruana al Mérito Naval, Perú; Gran Oficial Gran Almirante Miguel Grau, Perú.

A lo largo de su carrera como oficial de Marina desempeñó los siguientes cargos: segundo comandante del BAP *Bolognesi;* jefe de Armamento y Administración; jefe de Ingeniería y Construcción del BAP *R-2,* etapa que da comienzo a su pasión por los submarinos; jefe del Departamento de Transporte de la Defensa Costera de Talara; jefe de Armamento, Secretaría y ayudante de Navegación del BAP *Castilla*; segundo comandante del BAP *R-3*; segundo comandante del BAP *Tiburón*, (luego *Abtao)*; comandante del BAP *Lobo,* (nombrado después como *Dos de Mayo*); comandante del BAP *Dos de Mayo*; comandante del BAP *Palacios*, ayudante del Ministro de Marina; comandante del BAP *Guise*; comandante de la Base Fluvial de la Amazonía; agregado naval en Londres; secretario general del Comandante General de la Marina; comandante de la Comandancia de la Flotilla de Submarinos, y director Superior de la Escuela de Guerra Naval. Durante el gobierno de la Junta Revolucionaria fue nombrado ministro de Estado en el despacho de Vivienda y Construcción.

Pasó a la situación de retiro, "a su solicitud", el 4 de junio de 1974.

## RAMÓN ARRÓSPIDE MEJÍA Y SU BREVE PASO POR LA POLÍTICA

El año 1972, con el grado de contralmirante, ocupaba el cargo de director de la Escuela Superior de Guerra Naval, cuando fue designado por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada como ministro de Vivienda y Construcción, cargo que desempeñó con inteligencia, justicia y honestidad, desde el 1° de enero de 1972 hasta el 31 de mayo de 1974, fecha en la que a su solicitud pasó a la situación de retiro, y en la que, con el desprendimiento que lo caracterizaba, defendió sus principios e ideales con honor, valentía e integridad. Lo que ocurrió entonces pertenece a las páginas de la historia de nuestra patria que están aún por escribirse. Su digna actitud en las circunstancias que le tocó vivir merece un BIEN HECHO o como dicen los buenos marinos: BRAVO ZULU. Tomo aquí la frase de Miguel de Cervantes, aplicable a la conducta proba y valiente del almirante Ramón Arróspide Mejía en ese y en todo momento de su vida: *La guerra es la madrastra de los cobardes y la madre de los valientes.*

Durante los primeros veinticuatro meses de su paso por el Ministerio de Vivienda y Construcción, su secretario y más cercano colaborador y hombre de absoluta confianza, era el entonces teniente primero José Guillermo García Valdivieso, hoy contralmirante y presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

## RAMÓN ARRÓSPIDE MEJÍA Y EL BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERÚ

El contralmirante Ramón Arróspide Mejía se desempeñó como presidente del Banco de la Vivienda del Perú (BANVIP), institución financiera especializada que cumplió bajo su presidencia una intensa actividad en apoyo del sector Vivienda y Construcción, desde su posición de captación de recursos para el financiamiento del sector, hasta el de ente promotor y financiador de las mutuales de vivienda, a nivel nacional.

Es justo reconocer que durante su exitosa gestión se condujo con gran acierto la dirección de esta institución, con gran énfasis en el aspecto social y humano. Se incrementó sustancialmente el financiamiento de viviendas de mediano y bajo costo con capitales públicos y privados, nacionales y extranjeros, participando en programas y eventos nacionales e internacionales. Se realizaron además acciones intermediarias de promoción y desarrollo de instituciones que contribuyeron en gran medida a la reducción del déficit de viviendas en nuestro país.

Asimismo, su dinámica dirección se encaminó a cubrir todos los aspectos del financiamiento habitacional, y el fomento del desarrollo de la industria de la construcción y actividades conexas. Tan monumental como grata fue la tarea que bajo su conducción asumió el Banco de la Vivienda del Perú, marcada por una constante preocupación descentralizadora, entusiasmo y dinamismo contagioso, que lo llevó en diferentes oportunidades a recorrer los lugares más necesitados y apartados del país, en su constante preocupación por dotarlos de los servicios básicos de agua y desagüe.

## SU PASO POR EL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

Fiel a su costumbre de discreción personal, le incomodaba recibir lisonjas. Así, llegó al Instituto en silencio, pero como siempre, intachable en su conducta como había sido hasta entonces su largo y honroso paso desde el año 1936 hasta el año 1974 por "su Marina", la Armada Nacional, a la que desde su niñez dedicó su estudio y trabajo con la caballerosidad, entereza y honor que siempre lo acompañó, hasta los instantes finales que vistió orgulloso el uniforme blanco, impecable como su trayectoria. Fue recibido en el Instituto como Miembro de Número el año 1983 con la ponencia: "Influencia Geopolítica de Panamá en

el Desarrollo del Perú", cuya tesis mantiene su vigencia para nuestro país y nuestro continente. Al ingresar al Instituto se sintió nuevamente como en casa, "en su Marina". Llevaba trabajando doce años en las diferentes comisiones del Instituto, cuando fue invitado a participar en las elecciones para elegir la Junta Directiva el año 1995, en las que fue elegido presidente. Dos años después tuvo una merecida reelección; ocupó el cargo hasta la tarde del 31 de octubre del 2000, dos días antes de cumplir 79 años. Esa tarde se despidió del personal, haciendo bromas sobre la operación al corazón a la que sería sometido dos días después en el Hospital Naval para el cambio de una válvula. Sus palabras fueron: "Dentro de dos semanas estaré aquí nuevamente", y es que él estaba seguro de que así sería. Dios dispuso otra cosa.

Durante su presidencia se preocupó de que el Instituto fuera reconocido como una de las entidades más prestigiosas a nivel nacional. Realizó un sinnúmero de conferencias y trabajos de investigación, sobre las ventajas y desventajas de nuestro Poder Marítimo; y de la Conciencia Marítima, con amplitud de criterio, entre otros de igual importancia nacional.

Asimismo, desarrollo un proyecto sobre "La Bioceanidad del Perú y las Vías Interoceánicas Latinoamericanas", trabajo sustentado ante las cámaras de comercio y municipios líderes de Piura, Paita, Chiclayo, Jaén, Bagua, e Iquitos en el Perú, y Manaos, Brasil, en el Fórum de Integración Peruano-Brasileño.

Cabe destacar que al momento de su partida era también miembro del Grupo Consultivo de Relaciones Exteriores, con aportes tan importantes como aquellos relacionados con el puerto de Arica y la frontera Perú-Ecuador.

El 29 de octubre del año 2010, con motivo de la celebración del 47° Aniversario del Instituto, en su representación, su hijo Ramón recibió la Medalla Institucional; en esa misma ocasión se develó la placa con su nombre en la Biblioteca de la institución.

## RAMÓN ARRÓSPIDE, EL HOMBRE. ANÉCDOTAS

Hombre respetado y querido por todos, ya se tratase del almirante Ramón Arróspide Mejía, o "el flaco" como le decían cariñosamente su compañeros de promoción, o *Muncho* como lo llamaban no menos cariñosamente sus amigos. O "maestro Ramón" en la intimidad de la familia, porque acudía presuroso, maletín

en mano, cada vez que necesitábamos su ayuda, ya fuese como electricista, gasfitero, mecánico automotriz, chofer para llevar o traer nietos del colegio, técnico en lavadoras, secadoras, etc., etc. Entre los entrañables recuerdos que nos ha dejado, estos me vienen a la memoria:

Tan pronto estaba inaugurando un conjunto habitacional en la mañana, como trepándose a un banquito en la tarde para matar zancudos en un techo, o arreglando el auto en su casa. Al retirarse de la Marina se "convirtió" en ingeniero, diseñando, dibujando planos. Dirigió hasta en los más mínimos detalles la construcción de mi casa y la de su hija Rosario. Disfrutaba teniendo a la familia junta, así instituyó el "almuerzo de los sábados" sentándose, como él decía, "estratégicamente" en el comedor para ver jugar a los nietos en el jardín. Diciembre era para él el mes de preparar la Navidad; con entusiasmo contagiante arreglaba un espacio grande en el jardín de su casa, y "construía" el Nacimiento con diversos motivos de su inventiva, donde no faltaban los laguitos con sus puentes y pequeñas cataratas, las montañas con sus casitas iluminadas, y un cielo en el que sobresalía la estrella de Belén. Cada año era un Nacimiento distinto.

Solía dejar las llaves puestas en su auto Buick color guinda grande, de esos que ya empezaban a dejar de circular por su tamaño, el mismo auto que todas las mañanas a las 8.00 am, estacionaba frente a su oficina ubicada en un tercer piso de la Av. La Begonias en San Isidro. Ocurrió que una vez al medio día pasaron a buscarlo para asistir a una conferencia en el centro de Lima; a su regreso a las tres de la tarde encontró la calle rodeada de un impresionante grupo policial. Apurado como siempre, había dejado la llave puesta, pero con el motor encendido. En plena época de terrorismo, ¡pensaron que se trataba de un coche bomba!

Como casi todos los submarinistas, su oído había perdido agudeza, pero nunca se acostumbró a los audífonos; cuando parecía que ¡por fin! había logrado regularlos, empezaba a sonar un pito que lo obligaba a quitárselo. Daniela, una de sus nietas, a la que llevaba al colegio algunas mañanas se preguntaba: "¿Por qué le hablo a papapa desde mi casa hasta el colegio, y me responde otra cosa?".

A su paso por la vida dejó una estela ejemplar como persona, esposo, padre, abuelo, marino, amigo, forjador de la unión familiar, así como político. Alegre, optimista, amistoso, cuidadoso de los valores morales, respetuoso con sus superiores, era comprensivo y benevolente con sus subalternos. En amenas e interminables conversaciones con su hija Martha (mi esposa) y mis hijos Marthita y Rolando (sus nietos), rememoraba con entusiasmo su viaje a New London

cuando con el grado de capitán de corbeta formó parte de la dotación encargada de traer al Perú la primera flotilla de submarinos y cómo durante ese viaje vivió sus primeras experiencias bajo los océanos. En ese viaje nació su pasión por los submarinos. Fue tanta su identificación con la Marina que en su casa utilizaba con frecuencia términos como, 'camarote' y 'pañol'.

Ramón tenía muchos amigos que lo recuerdan con especial afecto. Entre los entrañables se contaban el almirante Alberto Indacochea Queirolo, el comandante Manuel Gonzales Corcuera, y Luis Cáceres Graziani, con quienes lo unía una amistad indestructible llena de anécdotas de más de cincuenta años. Todos los sábados en la noche era su "reunión de los amigos".

## RAMÓN ARRÓSPIDE MEJÍA, MI FAMILIA Y LOS AMIGOS

En la intimidad de su hogar dejó también un legado de valores como esposo, padre, abuelo, forjador de la unión familiar. Devoto esposo, Ramón y Charo formaban una hermosa pareja, ambos eran muy solicitados en las reuniones amicales y familiares como buenos bailarines de marinera y tango.

Los domingos, Marthi y yo preparábamos parrilla, y él nos visitaba con su inseparable mamama Charo. Disfrutaba con alegría de todo lo que se sirviera; si carne: "¡Está deliciosa!"; que si pescado, "¡Qué rico, muy bueno!"; que si pollo, "¡Riquísimo!". Por supuesto que también disfrutaba de los embutidos prohibidos, a los que una buena copa de vino los convertía en estupendos y saludables.

Para mis hijos Marthita y Rolo, papapa Ramón como cariñosamente lo llamaban fue una persona muy especial. Él era especialmente muy cariñoso con ellos, y llevaba una estupenda relación nietos/ papapa; papapa/nietos. No perdía ocasión para bailar marinera con mi hija Marthita y ella de engreírlo. A mi hijo Rolo le hablaba con entusiasmo de la Marina, y le hizo dos regalos muy significativos: Un warayoc, y un submarino en miniatura. Mi hija Marthita y Rafael se casaron el 8 de noviembre de 1996; durante la ceremonia, en el momento de las peticiones, papapa Ramón los sorprendió con un mensaje muy tierno y emotivo. Eran estos detalles en las distintas circunstancias de la vida diaria los que lo hacían tan especial.

El día anterior a su operación se sentía feliz porque sus nietos le habían donado sangre, de tal manera que ahora tendría sangre joven. Sin embargo, en esa fecha de muy triste recordación para la familia y sus amigos, la tarde del 2 de

noviembre del 2000, después de de casi nueve horas de agotadora batalla por la vida, ante el fracaso de la ciencia, Ramón partió desde la mesa de operaciones a la Casa del Padre; a la Casa del Señor, un día antes de su cumpleaños.

## LIBROS Y ARTÍCULOS QUE ESCRIBIÓ

LIBROS

- *La Bioceanidad del Perú. Vía Transcontinental peruana*. Lima, 1990.
- *Estudio geopolítico histórico de la influencia del Istmo de Panamá en el Perú*. 1986.
- *Operación Sierra-100. Homenaje al heroísmo de los hombres del BAP. Pacocha, 26 de agosto de 1988*. Lima, 1990.
- *Instrucciones sobre reconocimiento de buques. Ordenanzas Navales*. Parte II. IRB-210. Estado Mayor General de Marina, agosto, 1953.
- *Proyecto de Política Marítima*. 1990.
- *Hacia una Política Marítima Nacional*. 1990.

ARTÍCULOS

- "Cincuentenario de la partida de la Expedición Kon-Tiki". *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, N° 16, pp.131-145, 1995.
- "Manuel Antonio Mesones Muro: el camino del Atlántico". *Policía Nacional del Perú*, N° 63, pp. 84-87, set.-oct. 1997.
- "Vía Interoceánica peruana". *Revista del Instituto de Estudios Histórico -Marítimos del Perú* N° 1, pp. 51-82, dic. 1994.
- "Del Pacífico al Atlántico". *Revista de Marina*, N° 4, pp. 50-65, oct.-dic. 1998.
- "Vías Interoceánicas Latinoamericanas: Un Siglo perdido en la Integración Física". *Revista Peruana de Derecho Internacional*. N° 114, p. 185-236, Jul-Dic. 1999.

*Rolando Dias Barcia*



## *Contralmirante Melitón Carvajal Pareja*

El contralmirante don Melitón Carvajal Pareja, marino de prosapia, de abolengo y estirpe militar en tercera generación; nieto del héroe nacional, vicealmirante Melitón Carvajal, quien combatió con Grau en Angamos, resultando herido y tomado prisionero. Llegó a ser ministro de Hacienda y Comercio, de Guerra y Marina y segundo vicepresidente de la República; el contralmirante Carvajal Pareja es pues nieto, hijo, hermano, padre y tío de marinos.

"En esta entrevista realizada a sus 84 años de edad luce esbelto y ágil, física y mentalmente, preciso en su conversación, memorioso y anecdótico. Sentados en su oficina nos hizo navegar con él por todo el mundo, dándonos lecciones de vida con la sencillez y humildad que lo caracterizan".

Al comentar con algunos de sus colegas, nos confirmaron que siempre fue "Un señor". Al preguntarle cuál es el secreto de su buena salud, contestó: "Gran actividad intelectual y tranquilidad de espíritu, exento de remordimientos".

Nació el 5 de abril de 1922 en Barranco; fue alumno del Colegio Maristas "San Luis"; ingresó a la Sección de Aspirantes a Cadetes Navales en 1936; después de dos años de estudio ocupó una de las vacantes para cadete naval, egresando como alférez de fragata en 1942, después de seis años de estudios, como Espada de Honor de su promoción.

Fue destinado como oficial del Departamento de Navegación del crucero BAP *Almirante Grau*. Al referirnos este hecho, afloraron los recuerdos. Su padre, el entonces capitán de navío Julio Carvajal Fonseca, fue el supervisor del primer crucero *Almirante Grau* que se construyó, a pedido del Perú, en los astilleros de Inglaterra, y cuando estuvo terminado, lo comandó hasta el Callao. Después

de cincuenta años de servicio se le reemplazó con un crucero usado inglés, el *Newfoundland*, al que se le puso el nombre de BAP *Almirante Grau*. El capitán de fragata Melitón Carvajal Pareja integró la tripulación que lo trajo al Callao; coincidencia feliz.

En 1943 viajó a Miami integrando la comisión que trajo la Segunda División de Cazasubmarinos con buques de madera y motor a gasolina con una autonomía de desplazamiento de tres días, de manera que cada tres días tenían que abastecerse en algún puerto. El viaje al Callao demoró 21 días.

En 1945 es designado al BAP *Rímac*, que fue un buque mercante alemán embargado durante la guerra mundial. El buque fue alquilado a la Compañía Peruana de Vapores para su administración. Realizó viajes a Europa en dos oportunidades para traer inmigrantes, y como dato anecdótico, en el viaje del año 1947 que venía de Génova, Italia, una pasajera que terminaría siendo su compañera y madre de sus hijos la señorita Amalia Sardi Vestri. Este buque iría luego a Argentina a traer ganado vacuno y porcino, para lo cual tuvieron que adecuar los espacios. Nos refirió que en uno de estos viajes lo sorprendió una tormenta, pero no se perdió ganado alguno. Estos viajes le brindaron gran experiencia profesional.

Sirvió también en la Fuerza Naval de la Amazonía, navegando en los principales ríos del departamento de Loreto. En 1948, siendo jefe de Operación de la fragata BAP *Gálvez*, viajó en Comisión de Servicios a España, para participar en la celebración del sétimo centenario de Fundación de la Marina de Guerra de ese país. En 1950 fue designado al Servicio de Hidrografía y Faros por un periodo de cinco años.

Ha seguido cursos en la Escuela Naval de la Marina de EE.UU. en Newport y Curso de Defensa Nacional en el CAEM, en 1970. Ha sido instructor de la Escuela de Entrenamiento Naval de Armas Electrónicas y en la Escuela de Guerra Naval.

Fue agregado naval en la Embajada del Perú en Argentina. Ascendió al grado de contralmirante en 1971, y en 1974, a su solicitud, pasó a la condición de retiro.

Durante su brillante carrera, ha sido presidente del directorio y gerente general de la Empresa Nacional de Puertos, de 1971 a 1973, y director general de Capitanías y Guardacostas.

En la actividad privada se ha desempeñado en diversas empresas navieras y comerciales. Es miembro de la Sociedad Fundadora de la Independencia del Dos de Mayo y Defensores Calificados de la Patria, y de la Sociedad Geográfica de Lima. En los años de la década de 1980 se desempeñó como presidente de la Fraternal de Marina. Es Miembro de Número fundador del Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, del cual fue presidente desde el año 2000 hasta el 2010.

El almirante Carvajal es autor de diversos estudios profesionales y artículos publicados en los órganos de prensa y de la Marina. Ha dado un gran número de conferencias sobre temas de su especialidad.

Es autor de los volúmenes 2 y 3 del Tomo IX de la *Historia Marítima del Perú: La República 1870-1876*. Y de los volúmenes 1, 2 y 3 de la *Historia Marítima del Perú: La República 1879 a 1883*. En palabras del contralmirante Federico Salmón de la Jara "uno de los mayores méritos de los volúmenes a su cargo estriba en el análisis paralelo entre el acontecer naval de la época y la historia interna del Perú, siguiendo un sistema que lo hace muy didáctico y comparativo. Quizá lo más resaltante de su tarea sea el tremendo esfuerzo hecho por el autor durante el proceso de la investigación de quien con meticulosidad y tesón ha explotado los más importantes repositorios [peruanos y extranjeros] disponibles".

*Ana María Carvajal Sardi*



# *Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez*

## *Marino y hombre ejemplar*

Setiembre de 1948. La Escuela de Submarinos, entonces bajo la hábil dirección de un experimentado comandante, el capitán de corbeta Miguel Rotalde de Romaña, había dado término a su IX Curso de Instrucción. Los de aquella promoción, constituida por cinco jóvenes alféreces de fragata imbuidos en el espíritu tradicional de esa arma, que significaba un tentador reto para muchos de los nuevos oficiales que egresaban de la Escuela Naval, fueron destacados a nuestros inolvidables Submarinos Tipo "R", donde pasarían largos años de su carrera en el mar.

Un año después, como comandante de la División de Submarinos, conocía ese excepcional ser humano, católico virtuoso, destacado profesional y trabajador incansable en el servicio y defensor sin límites de todas las causas nobles, que fue Luis Felipe Villena Gutiérrez. Durante tres años fueron muchas las oportunidades que tuve para conocerlo y apreciar sus cualidades. Sobre el puente del submarino, tuve ocasión de apreciarlo en todo su valor. En la Cámara de Oficiales o en el comedor, el teniente Villena mostraba, invariablemente su joven optimismo y el cariño por la Marina, sus tradiciones y valores. Era, además, el primero en vestir la ropa *sport* para las clásicas prácticas de fulbito.

En abril de 1950, la División de Submarinos partió a la costa noreste de los Estados Unidos de Norteamérica para cumplir una trascendental misión. Después de treinta años de construidos, los nobles "R" volvían al lugar de su nacimiento: los astilleros de Electric Boat Company, en Groton, Conn. Luis Felipe era el oficial de administración de la División, y en tal condición desempeñó, durante ocho largos meses, las delicadas labores de llevar las cuentas y administrar los fondos para la adquisición de nuevos equipos, haberes,

gratificaciones y habitabilidad para oficiales y dotaciones. No puede olvidar su escrupulosa dedicación al trabajo, su honestidad sin límites, empeño que no era óbice para su puntual asistencia a los trabajos y a las clases en la Escuela de Submarinos de New London. Una noche, pasadas ya las tres de la madrugada, se apareció en mi habitación de la residencia de oficiales para pedirme firmar nuevamente la cuenta mensual, por haber detectado una diferencia de un dólar y veinte céntimos (US $ 1,20) en los documentos que mensualmente remitíamos a la Dirección General de Economía.

Una vez más el destino nos unió durante varios ejercicios de la directiva del Centro Naval del Perú. Esta vez para concretar un sueño: la Historia Marítima del Perú en el mes de setiembre de 1963, precisamente el día 30, el Libro de Actas consigna el inicio de esta trascendental obra, acordada por la Junta directiva y redactada por el presidente de la Comisión Cultural, el capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, en la que se le nombraba Coordinador General de la "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú". Se dio inicio al día siguiente -y no podía ser de otro modo, tratándose del espíritu del comandante Villena- a una obra que lleva ya cuarenta años en los que, reunidos los más brillantes investigadores, científicos e historiadores, están cumpliendo una tarea, quizá inédita en nuestra patria, como es escribir la Historia Marítima del Perú, ejemplar labor conjunta de destacados almirantes, oficiales de Marina y civiles que hoy integran el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Como en toda gran obra, han sido muchas las vivencias, experiencias y obstáculos que al principio tuvimos que superar. Viene a mi memoria los diferentes locales donde la *Historia Marítima del Perú* fue forjándose. En los primeros años, una pequeña habitación del viejo local del Centro Naval del Callao (1963-1969) fue el escenario del común esfuerzo. Dos muchachos, muy jóvenes aún, Víctor Félix Tipiada Cornejo y Ángel Julio Alva Flores, se constituyeron como los primeros bogas de una embarcación que recorrería miles de millas y varios siglos de nuestra historia del mar.

Meses después y por corto tiempo, una vieja oficina del antiguo ex Ministerio de Marina, en la Avenida Nicolás de Piérola (La Colmena 1970-julio 1972). La cuadra siete de la Avenida Nicolás de Araníbar sería después la sede (1972 mayo 1988). Por sus versallescas escaleras de mármol transitaron ilustres peruanos: José Luis Bustamante y Rivero y Jorge Basadre enaltecieron con su presencia la vieja casona que es parte de la Historia, pues desde el año 1930, a la caída del presidente Leguía, fue dada en uso a la Marina de Guerra como local del Consejo de Justicia Naval.

Durante los dieciséis años que funcionara allí la Comisión –convertida ya en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por D.S. 015-73.MA, de 17 de octubre de 1973–, destacados historiadores fueron incorporados como Miembros de Número en el ambiente muy limeño de esa vieja calle. En esa casa, Luis Felipe trabajó incansablemente, a veces hasta altas horas de la noche, dando ejemplo de constancia, fe y devoción por una misión que al principio parecía difícil de cumplir.

Han transcurrido los años, se han sucedido muchos acontecimientos en nuestra historia, y la obra que impulsara Luis Felipe Villena continúa, sin límite de tiempo, su ruta hacia un puerto que no tiene final.

Los avatares de la vida nos llevan a veces a conocer y admirar en forma especial a determinados camaradas de nuestra profesión. El capitán de fragata Luis Felipe Villena ha sido por designio de Dios, uno de aquellos oficiales con los que tuve el honor de trabajar codo a codo y conocer de él sus excepcionales virtudes como persona, marino, católico, ejemplar jefe de familia, presente en la defensa de toda causa buena. Un peruano total.

Entre los años 1991-1995, fue presidente de la Asociación de Ex Cadetes Navales del Perú. Con el mismo entusiasmo, tenacidad y fe que caracterizaban todos sus actos, trabajó por el engrandecimiento y difusión de esta institución. Fue el iniciador y constante impulsor del "Día del Recuerdo", fecha en que se revive el paso por la Escuela Naval. Y allí en su *Alma Mater*, perduran aún la voz y la imagen de Luis Felipe, su enorme y contagiante emoción, entonando muy fuerte las barras navales.

Entre los años 1967 y 1972, en los que me tocara el honor de presidir el directorio de la Compañía Peruana de Vapores, el destino volvió a unirnos. Esta vez en la ardua tarea de llevar adelante la reorganización de esa empresa estatal, Villena aplicó sus energías en la organización, superación profesional y disciplina de los trabajadores. Su presencia como jefe del Departamento de Personal, fue una garantía de acción siempre constructiva, siempre bien intencionada. Una vez más se ponía en evidencia ese inagotable afán por el trabajo, la moral y el cumplimiento del deber de un líder nato. Gracias a Luis Felipe, la Compañía Peruana de Vapores renació y ocupó el lugar que nunca debió perder.

La Empresa Técnica Naviera y Portuaria (TECNAPO), la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección del SENATI (Servicio Nacional de Adiestramiento en Trabajo Industrial), la

dirección de OPAMAR (Operaciones Marítimas) y las presidencia de la Asociación Marítima del Perú, fueron escenarios de su incansable dedicación al trabajo y su vocación por el desarrollo del Perú, con especial cariño por las actividades relacionadas con el mar, su conocimiento y su explotación en beneficio del país. En ese mismo sentido fue también colaborador permanente de *El Comercio* y la *Revista de Marina*.

Estando en la Dirección de Transporte Acuático, soñador y pionero, supo anticiparse a la situación de preeminencia que una década más tarde ocuparía los países de la Cuenca del Pacífico. Con gran intuición aquilató el valor de una marina mercante en un país marítimo y costero como el nuestro, y concibió el proyecto de crear una escuela de marina mercante. Con tenaz empeño persiguió su concreción, hasta que, en diciembre de 1970, por D. L. 18711 se creó la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau", como organismo público descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones. Inició sus actividades el 1° de enero de 1971, y docentes el 5 de julio del mismo año.

Luis Felipe Villena alcanzó la meta que todo oficial de Marina anhela, cuando fue nombrado comandante del BAP *Angamos*. Era marzo de 1962; después de catorce años de servicio en el arma, lograba con todo derecho tan trascendente posición. Sin embargo, cinco meses después, el comandante del moderno submarino al que había dedicado todo su empeño profesional –teniendo en cuenta que el comando de una nave, en este caso un submarino, es la cúspide del liderazgo de todo buen oficial–, al presentarse una crisis política en el Perú, elevó su renuncia al cargo y pidió su pase a la situación de retiro, por no estar de acuerdo con la posición tomada por el alto mando. Se imponía un gobierno *de facto* que el comandante Villena, abanderado defensor de la Constitución, se negó a aceptar. Extraordinaria actitud en su drástica decisión de ir en defensa de sus más altos ideales, lo cual define la personalidad de este oficial de Marina ejemplar.

Luis Felipe, fueron muchos los que tuvieron el privilegio de conocerte y admirar tus cualidades. Quiso el destino que juntos, tú y yo, transitáramos por los mismos caminos, y ello me da la facultad de decirte cuánto te admiramos y cuánto extrañaremos tu presencia en las horas que nos quede por vivir. Desde arriba, muy alto, seguirás viviendo con nosotros, y el recuerdo de tu limpia imagen será ejemplo para las futuras generaciones.

*Contralmirante Federico Salmón de la Jara* †

Nota de la Revista.- Luis Felipe Villena Gutiérrez nació en Lima el 13 de enero de 1922. Egresó de la Escuela Naval con el grado de alférez de fragata en diciembre del año 1942. Calificado en Submarinos. Se graduó en la Escuela de Guerra Naval de la República Argentina. El año 1962 asume el comando del submarino BAP *Angamos*. Pasó a la situación de retiro, a su solicitud, en agosto del mismo año. Gestor y Miembro fundador y Secretario Ejecutivo de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú y del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Estuvo casado con la señora Elsie Zimmermann, con quien tuvo dos hijos Marcos y Felipe. Falleció el 13 de noviembre del año 2002.



## *Capitán de Navío Julio José Elías Murguía*

El 22 de abril de 1901 nació en la ciudad de Ica Julio José Elías Murguía, en el hogar conformado por don Ricardo Luis Elías de la Quintana y doña Corina Murguía Colmenares de Elías.

Realizó sus primeros estudios en el Colegio "San Luis Gonzaga" de Ica. El año 1918, el 5 de marzo, ingresa a la Escuela Naval de La Punta, de donde egresa el 29 de diciembre de 1924 con la clase de alférez de fragata CU, y como número uno de su promoción, por lo que se le designa la Espada de Honor, distinción que por primera vez se otorgaba para valorar al mejor Oficial que egresaba de la Escuela Naval. Por su esmerada preparación se encontraba capacitado para desempeñarse tanto en cubierta como en máquinas.

Hizo su primer servicio como oficial a bordo del crucero *Coronel Bolognesi*, en el que viajó a Panamá para cambiar el sistema de combustibles. En marzo de 1925 pasó a formar parte de la dotación del BAP *Almirante Grau*, en el que realizó los cruceros de verano de 1926 y 1927, como oficial de Ingeniería y parte en cubierta.

En abril de 1927 fue destacado al vapor *Mantaro*, luego al *Perené*, en el que viajó a Estados Unidos de N.A. A su retorno, pasó a servir nuevamente en el *Almirante Grau*.

El 1 de febrero de 1928 asciende a teniente segundo. Ese año sirve en el BAP *Lima* y en el *Perené*; con este último viaja a la costa este de Estados Unidos de N. A. para un viaje de instrucción.

A su regreso es destacado al vapor *Rímac* de la Compañía Peruana de Vapores, como tercer ingeniero, a bordo del cual realiza el viaje Inglaterra - Argentina -

Estrecho de Magallanes - Callao. En abril de 1929 pasa a la Base Naval de San Lorenzo como jefe del Material Flotante, y cuatro meses después, es nombrado oficial de Armamento del BAP *Coronel Bolognesi*.

El 7 de octubre de 1929 recibe su nombramiento de comandante del BAP *Cahuapanas*, unidad de la Fuerza Fluvial del Nor-Oriente. Estando en Iquitos asciende a teniente primero, el 1 de febrero de 1930. Ejerció los comandos del BAP *Portillo* y del *Napo*, y desempeñó diversas comisiones en los ríos de la hoya amazónica. Estuvo presente en la fundación del pueblo de Ramón Castilla, frente a Leticia la que acababa de ser entregada a los colombianos.

A su regreso a la costa, en noviembre de 1930, se le destina al BAP *Coronel Bolognesi*. Posteriormente pasa al BAP *Almirante Grau* como jefe del Departamento de Navegación. Suscitado el conflicto con Colombia, es nombrado a la Flotilla de Loreto donde asiste a las tropas del Ejército destinadas al Putumayo en Todos los Santos; más tarde, se le encuentra como oficial de Artillería en Puerto Arturo a órdenes de ese agrupamiento militar, hasta la firma del armisticio.

Retorna a Lima y en julio de 1933 es destinado al BAP *Coronel Bolognesi*, y posteriormente al BAP *Rímac*, a bordo del cual viaja a Londres para reparar las calderas de vapor.

El 1 de febrero de 1934 asciende a capitán de corbeta y es destacado al *Perené* como interventor del gobierno para llevar armas y gasolina a Iquitos atravesando el canal de Panamá. El 20 de diciembre de 1934 pasa al Ministerio de Guerra al Servicio Geográfico del Ejército. En esta dependencia recibe instrucción en astronomía para calcular las coordenadas de la Base de Conchán. Después pasa a efectuar una campaña geodésica que parte de Arequipa y termina en el Cusco. Permanece en la Sección Cálculos donde se prepara una publicación para trabajar con el astrolabio.

En enero de 1935 contrae enlace en la ciudad de Lima con la señorita Hilda Elvira Venegas Gonzáles-Córdova, con la que tiene tres hijas y un hijo, prematuramente fallecido.

Del Ministerio de Guerra pasa al Servicio Hidrográfico de la Marina entre 1937 y 1939, en cumplimiento de la comisión de cambiar los faros antiguos de la costa por los modernos del Sistema Aga, ejerciendo la jefatura de la Comisión y el Comando del BAP *Guardián Ríos*.

En agosto de 1941 es nombrado capitán del puerto de Salaverry, después de haber permanecido en comisión en el Ministerio de Marina. Al año siguiente se le nombra segundo comandante del BAP *Pariñas*, dedicado a viajes comerciales conduciendo petróleo de Talara a lo largo de la costa.

En febrero de 1945 asciende a capitán de fragata. Al mes siguiente va como jefe de Ingeniería de la Comandancia General de la Escuadra. Al año siguiente se le nombra subdirector de las Escuelas Técnicas de la Armada. En abril de 1948 se le otorga el comando del BAP *Callao*, con el que viaja a Nueva York y retorna por el estrecho de Magallanes. Entre 1950 y 1953 se desempeña como capitán de los puertos de Paita y Pimentel.

En febrero de 1954 es nombrado vocal del Consejo de Guerra permanente de la Zona Judicial de Marina, cargo que desempeña hasta agosto de 1956, cuando es nombrado secretario del ministro de Marina. Asciende a capitán de navío en el mes de febrero de 1957 y pasa a ocupar la presidencia del Consejo de Guerra permanente por dos años. El año 1959 pasa a la situación de retiro.

En setiembre de 1959 el ministro de Marina, vicealmirante Guillermo Tirado, le encarga organizar el Archivo Histórico de Mariana y formar el Museo Naval del Perú. El año 1961 se le nombra primer director del Museo que hoy lleva su nombre.

Junto con el capitán de fragata Luis Felipe Villena y el contralmirante Federico Salmón de la Jara, fue uno de los gestores de la *Historia Marítima del Perú*. Al formarse la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, el comandante Elías va a desempeñarse como jefe de Asesores Navales. A la vez, investiga y redacta un tratado referente a la Marina y el Conflicto con el Ecuador, en lo que trabaja arduamente entre 1968 y 1970. La muerte lo sorprende antes de terminarlo. Se publicó en 1976 como *Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859*, en el tomo VI volumen 2 de la *Historia Marítima del Perú*, en coautoría con el R. P. Armando Nieto Vélez, S. J.

Al conmemorarse el Sesquicentenario de la Independencia del Perú, publicó la recopilación de los documentos correspondientes a la Marina entre 1780 a 1822, la que, entre los años 1971, 72 y 74, se publicó en 4 volúmenes. En ellos el autor esclareció el papel decisivo que jugó la Marina durante el proceso de Emancipación. Se publicó como *Colección Documental de la Independencia del Perú*, tomo VII.

El 3 de agosto de 1971 fue nombrado jefe del Departamento de Estudios Histórico-Navales. Ambos cargos, director del Museo Naval y aquella jefatura los desempeña hasta su muerte el 23 de octubre de 1972. Sus restos descansan en el Cementerio de Saraja, Ica.

## SU OBRA BIBLIOGRÁFICA

*Práctica en la Marina Mercante.* 1928.

*Fuentes para el estudio de la. Historia Naval del Perú.* Callao, Museo Naval del Perú,1962. 2 volúmenes. El volumen I, se hizo acreedor en 1960 al "Premio de Investigación y Estudio de la Historia Peruana Luis A. Eguiguren."

*La lancha torpedera Alianza en la epopeya de Arica - 17 de mayo -7 de junio 1880.* Callao, Museo Naval del Perú, 1962.

*Comentarios biográficos respecto del vicealmirante Bergasse du Petit Thouars (1852-1890).* Callao, Museo Naval del Perú, 1962.

*Los marinos peruanos en Arica.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980.

*Colección Documental de la Independencia del Perú, La Marina.* Tomo VII. Lima, Comisión del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971-1974. 4 volúmenes (compilación de la documentación de la Marina de Guerra).

*Historia Marítima del Perú. Conflicto Peruano-Ecuatoriano 1858-1859.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976. Tomo VI, volumen 2 (en coautoría con el R. P. Armando Nieto Vélez, S. J.).

*Irma Ishiki Yamagawa*
*Bibliotecaria*

# *Ceremonias*

# *Ceremonia conmemorando el Combate Naval de Iquique, 21 de mayo de 1879*

El miércoles 23 de mayo del presente año en el Salón Iquique del Centro Naval del Perú se llevo a cabo la ceremonia en conmemoración del centésimo trigésimo cuarto aniversario de su realización.

Se dio inicio a tal evento rindiendo honores al Pabellón Nacional, entonándose luego el Himno Nacional, para posteriormente escuchar las palabras de presentación del Calm. José G. García Valdivieso, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

## PALABRAS DEL SEÑOR PRESIDENTE

Estimados amigos, en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, de la Asamblea General y del Consejo Directivo del mismo, es muy grato el daros la más cálida bienvenida a esta ceremonia en la cual recordaremos la epopeya de Iquique, así como, el por qué de ella, qué significa y qué nos ha dejado como enseñanza a futuro, ya que Iquique para el Perú tiene un antes, un durante y un después.

Amén de ello, es preciso señalar que este año es muy especial y de enorme significado para el Instituto, para sus Miembros de Número, para la Marina de Guerra del Perú, para todos los que siempre nos acompañan y estoy seguro que para todos los peruanos y para el Perú entero.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, que me honro en presidir, cumple medio siglo de existencia, a partir de aquel 30 de setiembre de

1963 que nace como consecuencia de una iniciativa presentada por el presidente de la Comisión de Cultura del Centro Naval, el capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez quien propuso la necesidad de escribir la Historia Naval del Perú, dicha iniciativa fuera aprobada en la sesión ordinaria del Comité Directivo presidido por el señor contralmirante Federico Salmón de la Jara, asumiéndose de dicha manera el tremendo desafío que implicaba la colosal tarea, sobre todo al haberse convertido en la Historia Marítima del Perú.

Posteriormente, se llevó a cabo una reunión con tres ilustres peruanos, quienes permanentemente nos prestaron su invalorable ayuda y apoyo durante los primeros tramos de esta aún inconclusa singladura: don José Luis Bustamante y Rivero, ex presidente de la República, don Alberto Ulloa Sotomayor, brillante diplomático y don Jorge Basadre Grohmann, reputado historiador del país.

Esta Historia Marítima, que con el tiempo se ha convertido en una Enciclopedia Marítima para todos los peruanos en particular y para los amantes del mar en general, cuenta a la fecha con 27 volúmenes, de los cuales 12 corresponden a la Primera Parte, totalmente agotada, y 15 volúmenes a la segunda parte, cuyo último volumen será próximamente presentado, estando incluido en esta Segunda Parte, el tomo titulado *Los Puertos del Perú* de la Serie Monográfica; además de ello, se han publicado 17 libros correspondientes a la llamada Serie Menor y 31 números del órgano institucional, la Revista del Instituto. Historia Marítima, a la cual nuestro entusiasta colaborador y distinguido amigo el capitán de navío Francisco Quirós Tafur, creador entre otros del Himno de la Marina, acuñó una frase que define por excelencia a esta magna obra: ***"Una obra escrita por una generación de peruanos, para los peruanos de todas las generaciones".***

En la actualidad nos encontramos abocados a la publicación del primer volumen de la Tercera Parte y al estudio y elaboración de los restantes, que abarcaran el periodo comprendido entre 1919 y 1980, y a partir de ahí, incursionaremos en la Cuarta Parte, que abarcará desde 1980 al 2000, para en su momento ingresar al tercer milenio.

Es pertinente señalar que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú es un organismo vivo y como tal ha evolucionado a través del tiempo y, sin dejar de lado su mandato primigenio, ha incursionado en los campos de la estrategia y de la ciencia y la tecnología, lo que hace que la misión del mismo

no solo se haya ampliado, sino que la misma es ahora mucho más completa y comprometida con la Marina de Guerra del Perú, con los "Intereses Marítimos" en especial y con los Intereses Nacionales en general.

Iquique, qué duda cabe, es un lugar geográfico y una fecha trascendental en la historia patria, pues representa el punto de inflexión más importante de la misma, ya que permite, no solo conocer, sino analizar el proceso seguido desde la Independencia, tomando nota de los innumerables errores cometidos, a fin de tratar de cumplir la máxima de Confucio, quien sentencia que: "el conocer la historia evitará el cometer los mismos errores", sin por ello dejar de lado, la poco conocida ley de Wolf, quien pontifica que el conocer la historia nos hará cometer nuevos errores; sin embargo, estamos, en todos los estamentos más cerca de lo enunciado por Albert Einstein quien manifiesta que: "lo único que se sabe de la historia es que los pueblos no saben historia" sentencia que deja entrever sin lugar a duda alguna la realidad específica de nuestro país.

La mayoría de los presentes en esta ceremonia, a quienes agradecemos nuevamente su presencia y compañía, tenemos el singular privilegio de ser ciudadanos de dos siglos, y esa pertenencia nos hace ver con mayor claridad el hecho de que permanentemente la historia de la humanidad ha estado constreñida dentro de una encrucijada de caminos, la cual obligaba por necesidad, a tomar decisiones relacionadas con el futuro, a los países y naciones del orbe dentro de los respectivos intereses.

Dentro de esta situación, los países, aquellos que no han alcanzado la categoría de naciones, son los que se encuentran en una situación de desventaja comparativa, por carecer de un proyecto nacional que guíe y muestre el camino a seguir, para de acuerdo al principio sajón de la navaja de Occam, encontrar que: "la solución más simple, es casi siempre la correcta", evitando el estar permanentemente tomando decisiones de último momento.

Ello implica la necesidad de alcanzar el estatus de Nación, para lo cual es imprescindible la necesidad de elaborar un Proyecto Nacional, consecuencia de un planeamiento estratégico a un horizonte determinado, donde se contemplen las fuerzas impulsoras incidentes y las diferentes variables interdependientes que actúan en cada una de ellas, bajo un análisis prospectivo que permita inferir los futuros posibles, estableciendo la VISIÓN de país que esperamos alcanzar.

Cada cierto tiempo, aparece un libro consecuencia de la investigación, estudio y análisis del pasado, cuyo corolario es el señalar hitos suficientes y necesarios para poder proyectarse a futuro como sociedad y con el objetivo *sine qua non*, de alcanzar el bien común para la misma. Uno de estos libros a que hacemos referencia es el escrito en 1776 por Adam Smith, *La riqueza de las naciones*, el cual a pesar del tiempo transcurrido, no solo es un clásico, sino, un referente para todo aquel que está inmerso en alguna forma en la proyección económica de cualquier tipo de organización, grande o pequeña. Ha poco ha visto la luz, en octubre del año próximo pasado, un libro titulado *Por qué fracasan los países,* cuyos autores, dos brillantes economistas, James A. Robinson y Daron Acemoglu, autores de otros interesantes libros, estudian los efectos de la revolución industrial sobre las estructuras político económicas de la época y sus consecuencias. Como referente creo importante señalar la opinión muy favorable entre connotados autores, de seis premios nobel de economía, y como para muestra basta un botón, citaré la de George Akerlof, premio nobel de economía del año 2001, quien manifiesta: "Consideramos que *La riqueza de las naciones,* de Adam Smith, es un libro imperecedero. Dentro de dos siglos, lo mismo pensarán de: *Por qué fracasan los países.*

Del estudio relacionado con el descubrimiento de América y su posterior conquista, se determina, que previo a tales hechos las sociedades más desarrolladas, mejor organizadas y más ricas eran las que estaban asentadas en el hemisferio sur del continente, sin embargo, a consecuencia de la forma en que se efectúa la conquista y explotación subsecuente, se cambia el estatus imperante y las sociedades asentadas en el hemisferio norte se convierten en las más prósperas y ricas, lo cual sucede actualmente al igual que en todos los países de Europa occidental.

En este punto es pertinente hacer un paréntesis a fin de sucintamente recordar como se efectuó la conquista y explotación de estos vastos y ubérrimos territorios

Luego del descubrimiento de las supuestas Indias Orientales por Colón en 1492, se dio inicio a la invasión y conquista, primero en México en 1519 por Hernán Cortés, seguida en 1532 por Francisco Pizarro al Perú y dos años más tarde por Pedro de Mendoza al Río de la Plata. La estrategia diseñada fue muy simple, consecuencia del error de Moctezuma, quien a la sazón era el emperador que gobernaba el Imperio Azteca, error que consistía en creer que los extranjeros

de barbas largas eran los dioses de los cuales hablaba la leyenda de Quetzalcoalt, no atreviéndose a enfrentarse a ellos.

Capturando al líder indígena, disparando sus armas, mostrando sus brillantes armaduras y caracoleando sus cabalgaduras impusieron miedo y terror, obligando como consecuencia a entregarles todo lo que tenían y exigían los conquistadores, determinándose que el recurso más valioso a explotar era el humano, la población nativa, la que inicialmente se emplearía a través del sistema llamado de la *"encomienda"*, consistiendo esta en que los indígenas entregaban al encomendero tributos y mano de obra a cambio de evangelización.

Esta estrategia fue optimizada por Pizarro en el Perú y luego elevada a grado superlativo por el virrey Toledo, creador de las *"reducciones"* (concentración de población indígena en asentamientos) y reimplantador de la *"mita inca"* (trabajo por turnos para proveer alimentos) y finalmente el *"trajín"* (la carga) con la finalidad de proveer la mano de obra necesaria para la máxima explotación minera.

En el hemisferio norte como consecuencia de sus poblaciones nómadas y de la baja densidad poblacional, los colonos se vieron obligados a proveerse de los medios necesarios para poder subsistir, creándose otro tipo de sociedad, la que con el tiempo derivó en las organizaciones económicas de tipo progresistas inclusivas.

Según el libro precitado, el cambio sustancial se produce como consecuencia de la revolución industrial que empieza en 1760, la cual marca hitos importantísimos a través del tiempo, de la forma como deben de actuar las diferentes sociedades existentes, concluyendo en resumen que: las sociedades previas a la aparición de la revolución industrial eran de tipo extractivas absolutistas, en cambio las posteriores a la misma, consecuencia entre otros, de la forma como se efectuó la conquista en ambos hemisferios del continente americano y del tipo de sociedades nativas encontradas, produjo un diferente tipo de evolución en las instituciones, convirtiéndose las del hemisferio norte en progresivas inclusivas y las del hemisferio sur en extractivas absolutistas, siendo este el motivo de la inversión del proceso de desarrollo y riqueza.

Las instituciones económicas progresivas inclusivas están basadas fuertemente en el reforzamiento y racionalización de los derechos de propiedad, mejoramiento de los mercados financieros, eliminación de todo tipo de monopolio en el comercio exterior y disminución o desaparición de las barreras arancelarias

que atenten contra la expansión de la industria. A su vez, las instituciones políticas progresivas inclusivas reparten ampliamente el poder en la sociedad limitando su ejercicio arbitrario.

Las instituciones políticas y económicas que en última instancia son elegidas por la sociedad pueden ser progresivas inclusivas y fomentar el crecimiento económico o pueden ser extractivas absolutistas y convertirse en impedimento para el crecimiento económico. Es pertinente señalar que existe una sinergia entre ambos tipos de instituciones progresivas inclusivas, política y económica, lo que las hace si se quiere, más poderosas y potenciales.

Debemos hacer un deslinde entre instituciones progresivas inclusivas y cualquier otro tipo de inclusión, para ello es necesario tener en consideración que el hecho de que exista algo, no necesariamente significa que exista también la contraparte, sino, que se trata de algún tipo de convención para poder entendernos; así vemos, que existe la oscuridad como consecuencia de la falta de luz; o que existe el mal por la falta del bien; colegimos como consecuencia que se crea la llamada inclusión por la existencia real y tangible de la exclusión social de ciertos sectores por la falta de atención del Estado a través del tiempo. Esta situación nos trae a la memoria la cita del filósofo alemán Federico Nietzsche, prolífico autor, quien manifestó que: *"el comunismo es una página mal leída del Evangelio"*, aparentemente, algo similar sucede con la traducción y comprensión del significado del término inglés *"inclusion"*, o la comprensión etimológica de su similar .

Teniendo en consideración que la sociedad es una sola e indivisible, no se puede pretender incluir dentro de ella lo que, le pertenece *per se*. Lo que debemos hacer es eliminar los elementos excluyentes, haciendo que la nación alcance prioritariamente la autosuficiencia alimentaria, la autosuficiencia energética y niveles de salubridad compatibles con la dignidad del ser humano, amén de diseñar un excelente sistema educativo pensando en la calidad del producto final. Este problema de la exclusión social, conjuntamente con el de la corrupción fue, posteriormente a la presente conferencia, condenado en su reciente visita al Brasil, por Su Santidad Francisco y publicado en el diario *El Comercio* del 26 de julio del presente año.

Sociedad constituida por tres clases de hombres, el hombre de la toga, el hombre de la cruz y el hombre de la espada, donde las funciones de cada uno de ellos están perfectamente definidas, siendo el primero de ellos el encargado de

administrar las riquezas de la nación a fin de proveer el "bien común" necesario para el desarrollo armónico de la misma; el segundo representa la reserva moral de la nación, debiendo elevar su voz en defensa de los derechos y deseos de la sociedad cada vez que sea necesario y, finalmente el último de ellos, que otorga la seguridad tanto externa como interna de la sociedad y la nación para apoyarla, cuidarla y protegerla en su desarrollo, sirviendo además como fiel de la balanza cuando se pretenda, en un claro abuso del poder, desviar a la sociedad del camino por ella elegido.

Los breves comentarios que me he permitido hacer son parte de la situación existente antes y durante 1879, agravados por el desarme unilateral fijado por Balta y la falta de visión de estadista de Pardo y sus dos acorazados, Argentina y Bolivia.

Vemos hoy que con diferentes matices y/o nombres, cual espejo, las situaciones se repiten, señal inequívoca de que no hemos aprendido las lecciones del pasado, consecuencia ello de no leer la historia.

Estamos *ad portas* del fallo a ser emitido por la Corte Internacional de Justicia de La Haya con relación a la controversia marítima, situación que se da por el hecho de haber perdido la Guerra del Guano y el Salitre, donde sufrimos la desmembración de 210 millas de litoral y 80 300 km$^2$ de territorio continental con las incontables riquezas que poseía, donde solo la explotación del salitre por 60 años que duró la misma, representan alrededor de 60 000 millones de dólares (s.e.u.o.), amén de la postración del país por más de 100 años, objetivo y aspiración máxima de nuestro enemigo, y vaya que sí lo lograron.

Señoras y señores, el mensaje no escrito que nos dejaron todos aquellos que sin distinción de ningún tipo, nos dejaron quienes regaron con su sangre los campos de batalla es muy claro: La Historia no debe volver a repetirse.

San Borja, 23 de Mayo 2013

*Contralmirante José G. García Valdivieso*
*Presidente*

## *Política, Estrategia y Táctica en la Campaña Naval de 1879 y el Combate de Iquique*

Para mí es un alto honor dirigirles estas palabras en la presente Sesión Solemne, con ocasión de conmemorarse el aniversario del combate de Iquique, fecha que recordamos por el significado e influencia que tuvo para la Campaña Naval de 1879.

El año 1879, históricamente se ha constituido en un punto de inflexión en nuestra historia republicana del siglo XIX. En medio de un panorama complicado, en menos de lo imaginable, el Perú se vio involucrado en un conflicto entre Chile y Bolivia, conflicto nunca deseado ni menos provocado por nuestro país. Este conflicto se dio en una situación de bancarrota fiscal y de falta de recursos por parte del Estado e indefensión frente al evidente rearme chileno.

El Perú, pese a los denodados esfuerzos de última hora, nada pudo hacer frente a las adquisiciones de blindados y otras naves que a partir de 1873 hizo el país sureño. Cuando la guerra llegó en 1879, ya era muy tarde para que nuestro país recuperase su capacidad disuasiva y hacer frente al adversario en igualdad de condiciones.

La catástrofe sufrida por nuestro país por la derrota ocurrida durante la guerra con Chile, no solo fue a consecuencia de la guerra en sí misma, sino se debió también a una suma de causas y acontecimientos en el orden político, social y económico cuyos orígenes van más allá de la década de 1870.

Pero en el campo de la seguridad y defensa nacional, creemos que sin lugar a dudas, las desacertadas políticas adoptadas por los gobernantes del periodo 1868–1879, de manera especial por los presidentes Balta y Pardo, son las que nos condujeron hacia el camino de una derrota segura en la guerra que se inició el 5 de abril de 1879.

El desarme de los buques de la escuadra decretado en 1871 por el presidente Balta, la reducción de los efectivos del ejército decretada por Pardo en 1872, y la carencia de una adecuada política de adquisiciones navales durante el periodo, son una muestra de la falta de visión de nuestros gobernantes en el campo de la seguridad y defensa nacional. Y lo más dramático aun, resulta el hecho de que

en esas circunstancias, con un ejército reducido y una escuadra inoperativa, el gobierno de Pardo se aventurara a defender a otro país –Bolivia– al suscribir el tratado de alianza defensiva con ese país en 1873.

Estas medidas tuvieron, como era previsible, serias consecuencias en el corto, mediano y en el largo plazo.

Acerca de la situación de nuestra Armada, quizá el documento que resuma con mayor claridad las consecuencias de tan nefasta política y que revele con mayor amplitud la dramática situación en la que se hallaba la Armada Peruana en vísperas de la guerra, es la memoria que presentó el capitán de navío Miguel Grau como Comandante General de Marina al Supremo Gobierno en enero de 1878.

En dicho informe, el primero de su tipo en ser presentado por una autoridad naval al gobierno, se aprecia cualitativamente en cuanto afectó el desarme dispuesto en 1871 y su consecuente reducción presupuestal.

Lo cierto es que, ya fuese por el decreto presidencial de Balta o por la reducción presupuestal, la mayor parte de las naves de la escuadra fueron apontonadas, echándose a perder partes vitales de sus plantas propulsoras como las calderas o equipos auxiliares. De estas medidas, de manera especial la referida a la reducción de personal, tuvo una incidencia directa en la disminución de la capacidad combativa de los buques de la escuadra, en tanto sus reducidas tripulaciones no llegaron a tener un conocimiento cabal del manejo y operación de cada uno de sus buques.

Y por último, en lo referido al aspecto material, el propio Grau, en su Memoria como comandante general de 1878, dejaría patente las verdaderas carencias y necesidades de nuestra Armada al manifestar que: "...de algún tiempo atrás la Marina no ha hecho adelanto material alguno...; lejos de esto, su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construidos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos, ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen hoy en día. Esta necesidad que se ha hecho imperiosa en todas las naciones, proporcionalmente a sus exigencias, me hace llamar la preferente atención de vuestra excelencia, que conoce que cuanto afianza una buena escuadra, los intereses, la tranquilidad y soberanía de la nación. Demasiado conozco la aflictiva situación de nuestro erario; sin embargo, en atención a las

consideraciones expuestas, creo mi deber reclamar la prestigiosa influencia de V.E. para reforzar nuestra escuadra con los buques que según su ilustrada opinión sean necesarios".

Iniciada la guerra el 5 de abril de 1879, ambos contendientes pronto tuvieron que establecer sus respectivas estrategias. Un aspecto fundamental e influyente en las operaciones que tendrían que llevar a cabo ambas escuadras era el geográfico, puesto que Chile y Perú se hallaban separados por un amplio litoral comprendido por el departamento peruano de Tarapacá y la provincia boliviana de Atacama, dominada por el desierto del mismo nombre.

Las condiciones geográficas allí reinantes, dificultaban cualquier tipo de operación terrestre, y ello ya había quedado ampliamente demostrado tanto durante la independencia, como en la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana. Por ello, cualquier acción militar a ser llevada a cabo entre Chile y el Perú, requería necesariamente el obtener y mantener el control de las líneas de comunicación marítimas.

El mar era el único medio para transportar y reforzar a los ejércitos en el área en conflicto. El medio terrestre, resultaba una ser una alternativa inviable por las condiciones agrestes allí reinantes. Adicionalmente, el empleo de la vía marítima posibilitaba una estrategia destinada a flanquear y envolver a las fuerzas enemigas, estrategia que Chile emplearía durante toda la guerra.

Desde un punto de vista material, la escuadra chilena, poseía los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, cuyas ventajas sobre las naves peruanas era abrumadora, y estaba dada por dada por su mejor blindaje que duplicaba al de los blindados peruanos, mayor maniobrabilidad al contar con dos hélices y sobre todo, por la disposición de sus seis cañones de 250 lbs montados en colizas, y que se hallaban protegidos por una casamata blindada, desde la que podían disparar por los 360° alrededor suyo y por ambas bandas en simultáneo. A estas naves, se sumaban, cinco corbetas y dos cañoneras, todas de madera, así como de varios transportes provenientes de la Compañía Sudamericana de Vapores.

Por su parte, el Perú poseía los blindados de altamar *Huáscar* e *Independencia*, dos monitores para operaciones en el litoral, el *Manco Cápac* y *Atahualpa*, que por sus limitaciones y anticuada artillería solo podían emplearse como baterías flotantes, una corbeta y una cañonera de madera, así como 3 buques transporte.

En el caso del *Huáscar*, poseía menor blindaje, y su artillería, dispuesta en una torre blindada, se hallaba limitada por el castillo de proa y el alcázar de popa, con la desventaja de poder disparar sus dos cañones de a 300 lbs por una banda a la vez. Por otro lado, contaba con una sola hélice.

Acerca de la *Independencia*, su sistema de blindaje y la disposición de su artillería principal en caza y retirada sobre la cubierta principal, así como la de menor calibre en ambas bandas dispuesta en batería, no era lo suficientemente adecuada para hacerle frente a los blindados chilenos.

Se debe señalar que en los años previos a la guerra, nuestras autoridades navales, conociendo la desventajas existentes frente a la escuadra chilena, nunca escatimaron esfuerzos por conseguir nuevos blindados que revertieran tal situación, pero la crisis fiscal que sobrevino luego del boom guanero, tan sólo pudo permitir la adquisición de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo* en 1875.

Respecto al estado de alistamiento y dotaciones de estas unidades, ya hemos revisado anteriormente cual era el lamentable estado en el que se hallaba nuestra escuadra en ambos aspectos.

Otro factor importante a tener en cuenta, era el relacionado al personal y en ese sentido, la escuadra chilena, se hallaba debidamente entrenada, y ello por haber existido una situación de crisis con Argentina en 1878 en la que se movilizó al íntegro de sus fuerzas navales.

En el caso peruano, si bien la oficialidad poseía una excelente preparación profesional, sus tripulaciones, debido a la forzada inactividad de la escuadra en los años previos a la guerra, estaba lejos de poseer un entrenamiento adecuado, a lo que se sumaba la carencia de un centro de formación técnico, como lo era la escuela de grumetes que Grau planteó restituir en su Memoria de Marina de 1878.

Además, la situación se complicaba para el Perú, dado que al carecer Bolivia de una marina de guerra, todo el peso de la guerra naval recaería en la escuadra peruana.

En lo referente al planteamiento de la guerra en el mar, por el lado peruano, considerando las desventajas materiales frente a Chile, la estrategia marítima adoptada consistió en evitar una batalla decisiva con la flota enemiga chilena y permanecer "en potencia".

La escuadra peruana debía constituirse en una amenaza a las líneas de comunicaciones chilenas mientras escoltaba a sus propios transportes marítimos con pertrechos militares para reforzar al ejército en el sur peruano. Bajo una concepción a la que podemos catalogar como defensiva, su inferioridad de medios solamente le permitiría desarrollar una combinación de guerra de corso y de ataques costeros. En el mejor de los casos, sólo podría ejercer control local del mar.

Por otro lado, se contempló emplear a los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* como baterías flotantes, reforzar las baterías de costa en el Callao y Arica, así como dotar de artillería a otros puertos del sur peruano. De igual manera, se adquirieron torpedos y torpederas para ser empleados en caso de ser oportuno, en contra de las naves enemigas.

Lo que se buscó también desde el principio, fue ganar tiempo para alistar a los buques de la escuadra, los que al momento de iniciarse las hostilidades se hallaban en un estado de operatividad deficiente.

Entonces, el objetivo estratégico peruano, fue impedir cualquier intento de desembarco enemigo en territorio propio, atacando e interrumpiendo las líneas de comunicaciones marítimas. Para tal propósito, el presidente peruano general Mariano Ignacio Prado, decidió llevar la guerra al sur, evitando extender el teatro de operaciones hacia el norte de Arica, lugar este último en donde establecería su cuartel general de operaciones.

Refiriéndonos al planteamiento chileno, contando con la superioridad que le otorgaban sus blindados, planearon en un principio atacar por sorpresa y destruir a las naves peruanas que se hallaban en proceso de alistamiento en el Callao o en todo caso mediante un bloqueo, forzarla a enfrentar a los chilenos en el mar en una batalla decisiva.

La destrucción de la escuadra peruana era un objetivo estratégico establecido por el gobierno, un requisito sin el cual no procederían a invadir Tarapacá. Una vez logrado ello, procederían a atacar e invadir Iquique con una división de cuatro a cinco mil hombres.

Sin embargo, el contralmirante chileno Williams, aduciendo sin razón que no contaba con un buque adecuado de apoyo logístico para el transporte de carbón, necesario para reabastecer a las naves chilenas durante su la larga travesía hacia

el Callao, dicho oficial contravino lo dispuesto por el gobierno, modificando la estrategia inicial. Este fue un grave error por parte del jefe chileno, puesto que perdió una magnifica oportunidad de dar un golpe mortal a la escuadra peruana que se hallaba aun con la mayor parte de sus unidades inoperativas y en alistamiento. Le faltó decisión y audacia.

Entonces, el contralmirante Williams decidió bloquear el puerto sureño de Iquique y esperar la acción de las fuerzas navales peruanas desde el Callao. Su objetivo era mantenerse cerca de su base logística, esperando con su bloqueo atraer a la escuadra peruana hacia Iquique y allí librar su tan deseada batalla decisiva.

Lo cierto es que el bloqueo chileno en Iquique, no tuvo el resultado esperado, puesto que habiendo transcurrido un mes, la escuadra peruana no se asomaba para dar combate. Y a mediados de mayo el almirante Williams reconoció que no lograría hacer salir a los buques peruanos con sólo bloquear Iquique.

No obstante, mientras que Williams se empeñaba en bloquear Iquique, se producirían algunas operaciones en la mar, y el primer encuentro entre buques de ambos países tuvo lugar apenas siete días después de declarada la guerra, el 12 de abril de 1879, cuando la corbeta *Unión* y la cañonera *Pilcomayo* atacaron y persiguieron a la corbeta chilena *Magallanes* frente a punta Chipana.

En tanto, en Chile, debido a presiones políticas desde Santiago y por la llegada de un cargamento de carbón, hicieron que Williams replanteara su estrategia, decidiéndose finalmente por ejecutar el planeado ataque sorpresivo al Callao, partiendo con su escuadra el 16 de mayo, esperando arribar a su destino en la madrugada del 21 de mayo.

De acuerdo a este plan, el vapor *Abtao* procedería a colocarse entre las baterías del Callao y los buques de la escuadra, debiendo su comandante prenderle fuego y volar su santabárbara para que con la luz que produjera ese siniestro, sus blindados procediesen a atacar a los peruanos con su artillería y espolones.

El plan chileno contemplaba también usar como torpederas a las lanchas del *Blanco Encalada*, del *Cochrane*, y el bote a vapor del *Chacabuco*. Con la ejecución de este plan, el bloqueo en Iquique quedó a cargo de la corbeta *Esmeralda* y de la goleta *Covadonga*, ambas naves de madera y de escaso valor combativo.

Sin embargo, para infortunio de los chilenos, el 16 de mayo la escuadra peruana había zarpado bajo el mando del capitán de navío Miguel Grau hacia el sur, alejándose del Callao.

Entonces, al llegar Williams al Callao y no encontrar a las naves peruanas, se llevó un gran chasco. Ni la sorpresa planeada por Williams ni la batalla naval decisiva se produjeron, puesto que las dos escuadras enemigas se cruzaron sin avistarse.

Las naves peruanas, llevaban a bordo al presidente y Director Supremo de la Guerra, general Mariano Ignacio Prado, quien estableció su cuartel general en Arica, que a partir de su llegada a aquel puerto el día 20 de mayo, se convirtió en el punto central de la defensa peruana en la zona de conflicto.

El mismo día que llegaron a Arica, por la tarde, Prado convocó a un consejo de guerra, en el que participaron los comandantes Grau, More, y García y García. En aquella reunión, se hizo una apreciación de la situación, decidiéndose por unanimidad que los blindados recibieran de los transportes todo el carbón que pudieran hasta las 8 de la noche y que luego zarpasen para amanecer el miércoles 21 en Iquique, a fin de batir a la corbeta *Esmeralda,* a la cañonera *Covadonga* y al transporte *Lamar*, buques que habían quedado en dicho puerto a cargo del bloqueo.

De esta manera y conforme a lo previsto, la primera división naval al mando de Grau, zarpó de Arica, navegando en oscurecimiento a una velocidad de 10,5 millas por hora. En camino hacia el sur, entre las 3 y 4 de la madrugada del 21, recalaron en Pisagua, en donde obtuvieron información del capitán de puerto, quien les confirmó la presencia en Iquique de la *Esmeralda,* la *Covadonga* y el trasporte *Lamar.* Con esta noticia, la primera división reanudó de inmediato su marcha hacia aquel puerto.

Gracias al valioso testimonio del corresponsal del diario *La Opinión Nacional* Julio Octavio Reyes embarcado en el *Huáscar,* se sabe que a las 05.35 de la madrugada del 21, Grau congregó a toda la dotación y le dirigió una arenga patriótica y vibrante que concluyó así:

> *...tripulantes del Huáscar! ha llegado la hora de castigar al enemigo de la Patria y espero que lo sabremos hacer, cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de Mayo ¡Viva el Perú! los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición repitieron las*

*últimas palabras con febril entusiasmo, agregando: ¡Viva el comandante del Huáscar!*

La presencia de las naves peruanas no tardó en ser descubierta por los buques bloqueadores y la *Covadonga*, que se encontraba de guardia fuera del puerto avistó aproximadamente a las 06:30 horas, a unas seis millas por el norte, dos humos, que fueron identificados como provenientes del *Huáscar* y la *Independencia,* comunicando su avistamiento de inmediato al comandante de la *Esmeralda*, que se hallaba en el interior de la rada, quien los avistó media hora después. Ante la inesperada llegada de los buques peruanos, a bordo de las naves chilenas se tocó de inmediato zafarrancho de combate, buscando ambas una situación menos expuesta en el interior del puerto.

Mientras tanto, desde las 06:05, a bordo del *Huáscar* se habían divisado en Iquique tres naves situadas en cercanía de la costa, con sus chimeneas humeantes, las que poco después serían reconocidas como la *Esmeralda,* la *Covadonga y* el transporte *Lamar.*

La primera reacción por parte de las naves chilenas, fue el disponer que las naves se colocaran en una posición cercana a la costa, con el fin de disuadir a los buques peruanos a no emplear su artillería para evitar dañar a la población.

Mientras ejecutaba dicha orden, la *Esmeralda* experimentó una avería en calderas que tan sólo le permitía un andar de 2 a 3 millas por hora, lo cual explicaría por qué no hizo tentativa alguna de escapar como si lo hicieron la cañonera *Covadonga* y el transporte *Lamar*. Este último buque, enarbolando la bandera norteamericana, emprendió huida hacia el sur.

Desde el *Huáscar*, fueron apreciados todos estos movimientos, y Grau, decidió dedicar su atención a la corbeta y a la cañonera.

Luego, hacia las 08:00, la *Esmeralda* se hallaba pegada al lado norte de la playa, con la *Covadonga* a su popa con las máquinas encendidas. Por su lado, el *Huáscar* se encontraba rumbo hacia el puerto para cerrar la salida por el lado sur, y la *Independencia* rezagada unas 2 000 yardas del monitor, pero en rumbo hacia la costa norte del puerto para cerrar la salida.

Detenido unos instantes, el *Huáscar* recibió del capitán de puerto y del práctico, información sobre la probable existencia de una línea de torpedos

fondeados protegiendo a la *Esmeralda*, los que sin embargo, habían explotado en la víspera.

Y entonces, llegó el momento de las decisiones: a las 8 y 20, encontrándose el *Huáscar* a unas 1 100 yardas al noroeste de los buques enemigos, Grau ordenó afianzar el pabellón del monitor con un tiro en blanco y 10 minutos después se generalizó el combate.

Inicialmente el *Huáscar* disparó contra la *Covadonga* y la *Independencia* posteriormente lo haría contra la *Esmeralda.* Sin embargo, al apreciarse que la primera emprendió su huida por el sur, Grau ordenó a More perseguir y batir a la cañonera, mientras que el *Huáscar* concentraba su fuego contra la *Esmeralda*, la que también empezó a ser batida desde los cañones de campaña del ejército situados en la playa del lado norte.

Como bien lo ha descrito el almirante Carvajal en la *Historia Marítima del Perú*,

> *...el combate que se había empezado a librar era, obviamente, desigual. Desde que Grau en sus informes puntualiza que los disparos de la* Esmeralda *y* Covadonga *eran certeros, no así los del* Huáscar *porque se encontraba expuesto a la marejada del sur oeste," con lo que "tácticamente reconocía que la dotación de artilleros no era eficiente", pues como buque de guerra no solo debía estar preparado para combatir en alta mar con balances más pronunciados, sino también en esa situación.*

Esta sería entonces, la razón fundamental por la que Grau a eso de las 11 de la mañana, decidió maniobrar por la parte sur del puerto, para caer contra la corbeta, que se desplazaba lentamente al norte, y atacarla con el espolón, arma alterna que como hemos visto, poseían los blindados de la época.

Aquí se debe destacar que, a pesar de la carencia de experiencia por parte de los artilleros del *Huáscar,* Grau, conocedor de su buque, supo aprovechar los recursos que este le ofrecía, y en ese sentido, su decisión no pudo ser sino la más adecuada.

Entonces, a partir de las 11 de la mañana, el *Huáscar* iniciaría la maniobra de espoloneo, la que tendría que ejecutar en tres intentos.

En el primero de ellos, cuando el *Huáscar* se hallaba a unos 30 metros de su blanco, la *Esmeralda* hizo una guiñada en el rumbo y resultó impactada por el *Huáscar* por la aleta de babor, en dirección muy oblicua, resbalando el espolón sin causar mayor daño.

Ambos buques quedaron juntos por corto tiempo, antes de que el monitor empezara a retroceder.

Sin embargo, en esos breves momentos ambas naves intercambiaron un nutrido fuego con armas menores, en el que el proveniente de la *Esmeralda* era superior en la medida que contaban con rifles Comblain, ametralladoras y granadas de mano.

Una vez alejado el *Huáscar* de la *Esmeralda*, Grau decidió intentar por segunda vez su maniobra, pero en esta oportunidad, la *Esmeralda* maniobró presentándole la proa, por lo que aquella recibió el impacto por su amura de estribor, sufriendo ciertas averías.

Ante este nuevo intento fallido, Grau resolvió atacar nuevamente, pero haciéndolo sin parar sus máquinas y manteniendo una mayor velocidad, de 10 millas por hora y con la artillería de la torre lista para disparar una andanada por el sector libre de amura, en el momento que se produjera el impacto.

Y el efecto deseado, ocurrió finalmente. Cuando los relojes marcaban las 12:10 horas, el *Huáscar* impactó de lleno al costado de estribor de la corbeta chilena *Esmeralda*, la que ante tan enorme choque, se partió en dos hundiéndose casi instantáneamente, en medio de un intenso fuego de fusilería entre ambas partes.

De acuerdo al posterior informe de Grau al Director de la Guerra, declaró que la *Esmeralda* desapareció completamente, quedando a flote pequeños pedazos de madera del casco y tripulantes, ordenando de inmediato que se arriaran las embarcaciones para salvar a los náufragos, habiendo recogido a 62 de ellos.

Sobre la muerte del comandante del buque chileno, capitán de fragata Arturo Prat, Grau en su informe escribiría al respecto que "...el comandante de ese buque nos abordó, a la vez que uno de sus oficiales y algunos de su tripulantes por el castillo y en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo".

Del lado peruano, a bordo del *Huáscar*, hubo que lamentar la muerte del teniente 2° Jorge Velarde, que según Grau tuvo un "notable comportamiento y arrojo".

En tanto los acontecimientos se habían desarrollado de la manera dramática que hemos brevemente relatado, la *Independencia*, en su afán de alcanzar a la *Covadonga*, al no haber logrado dañarla con su cañón Vavasseur instalado en proa, intentó espolonearla hasta en dos oportunidades, pero sin conseguir el éxito deseado, y navegando muy cerca a la costa, situación inducida por la nave chilena, que aprovechó su poco calado.

Tan temerario accionar por parte del buque peruano, se vio complicado por la pérdida de sus timoneles bajo la metralla enemiga, lo que dificultó su maniobra en aguas poco profundas y es entonces que, hacia las 10:30 horas, se produjo una terrible catástrofe: la fragata blindada *Independencia* encalló sobre un arrecife no registrado en las cartas náuticas, frente al Punta Gruesa. Con ello, la guerra resultaría aun más complicada para la causa peruana.

Como se ha visto, en la jornada del 21 de mayo, ante la poca efectividad de la artillería por las razones mencionadas, los comandantes peruanos recurrieron al uso del espolón para intentar batir al enemigo. Por un lado, el *Huáscar* tuvo éxito frente a la *Esmeralda*, y por el otro, la *Independencia* no lograría su objetivo frente a una *Covadonga* en movimiento, confirmándose entonces lo que los detractores del espolón manifestaban acerca de la dificultad de impactar a un buque en movimiento.

Antes de concluir, resulta necesario destacar la habilidad del comandante del *Huáscar*, tanto en Iquique como durante toda la campaña naval: la experiencia y conocimiento del buque a su mando, le permitió aprovechar al máximo los recursos que poseía, frente a toda una escuadra más moderna y poderosa, pese a lo cual, la puso en jaque deteniendo los planes enemigos durante casi seis meses.

Sin embargo, aquella jornada en la que nuestro máximo héroe demostró sus virtudes caballerescas y generosidad con los vencidos náufragos de la *Esmeralda*, vio también como hemos visto la pérdida de la *Independencia*, buque que empeñado en dar caza a la *Covadonga* y en la difícil tarea de impactarla por popa con su espolón, halló un lamentable final al encallar accidentalmente en un bajo no registrado en la carta.

Aquel incidente fortuito, haría que a partir de entonces la Campaña Naval y las esperanzas de toda la Nación quedaran depositadas en lo que hoy es leyenda: el *Huáscar*, sus hombres y Grau.

*Capitán de navío John Rodríguez Astí*

## *Discurso de Clausura de la Ceremonia por el Combate Naval de Iquique*

Al iniciar mis palabras, deseo agradecer la gentil invitación de la Presidencia del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, para participar en este acto cívico patriótico, mediante el cual se conmemora el centésimo trigésimo cuarto aniversario del Combate Naval de Iquique.

Para la Armada del Perú y para el país entero, el 21 de mayo se constituye en una victoria naval memorable, en donde la figura de nuestro Almirante Miguel Grau, cobró gran notoriedad, no solo por sus dotes de marino guerrero, sino principalmente por la actitud digna que puso de manifiesto durante esta gesta.

Ante las dos brillantes exposiciones que me han antecedido, deseo abrir un paréntesis para citar el pensamiento de distinguidos almirantes quienes en su momento, se esforzaron por ensalzar las victorias navales, victorias navales como la de Iquique. Iquique fue la primera victoria de la Guerra del Pacífico. Si desde la óptica netamente naval vemos el significado de la Guerra del Pacífico por la situación en que se encontraba la escuadra y el sacrificio al cual fue compelida, tenemos que colegir que somos una institución victoriosa, una institución de honra, de gloria, de honor y de valor. Basta recordar que hundimos: la corbeta *Esmeralda* en Iquique, la cañonera *Covadonga* en Chancay, el crucero *Loa* al norte de Callao, las torpederas *Janequeo* y *Fresia* en la bahía del Callao; capturamos al mejor transporte de guerra, el vapor *Rimac* que tenía a bordo al escuadrón carabineros de Yungay completo. Incursionamos hasta Punta Arenas en búsqueda de los transportes chilenos, bombardeamos puertos, capturamos y hundimos ene variedad de embarcaciones menores. Incursionamos con transportes armados en todos los puertos chilenos, rompimos doblemente el bloqueo de Arica, y nuestro viejo monitor *Manco Cápac* que fuera remolcado, repito remolcado del Callao a Arica para servir como batería flotante de costa, tuvo la osadía de enfrentarse

el 27 de febrero de 1880 al monitor *Huáscar* en manos chilenas matando al comandante Thompson y una gran cantidad de artilleros, 27 marzo del año 1880, la corbeta *Unión* se enfrenta al grueso de la escuadra bloqueadora logrando dos veces la ruptura del bloqueo. Asimismo, lo que nuestros jóvenes guardiamarinas y oficiales llevaron a cabo a bordo de las Fuerzas Sutiles, compuestas por lanchas y embarcaciones menores que en más diferentes oportunidades, en la bahía del Callao se enfrentaban al grueso de la escuadra bloqueadora para evitar el bombardeado por sus cañones de largo alcance. Por todo eso es que somos una institución victoriosa, somos una institución prez y gloria. Cuando no tuvimos buques pasamos a tierra, y en tierra se quedaron insignes marinos, en San Juan, en Miraflores, en Huamachuco, en Marcavalle, San Pablo, en Arica, Pisco. Ello nos lleva a cómo hacer para cambiar el subconsciente de toda la Nación cuando hablamos de la Guerra del Pacífico; la Guerra del Pacífico no la ganó Chile, nosotros la perdimos, es una reflexión que tengo que dar día a día, y día a día tengo que pensar la victoria que estamos logrando hoy en día, para que las generaciones en el futuro nos vean como una institución victoriosa, acá quisiera cerrar este pequeño paréntesis, tal vez me llena de emoción pero es una realidad, si vemos la Guerra del Pacífico desde otro punto de vista, veremos una institución de gloria, de honra, victoriosa en el campo naval, en el campo militar, también somos victoriosos en el campo tecnológico, científico, de desarrollo y de seguridad para la Nación, a lo largo de toda nuestra historia y hoy en día seguimos siendo una institución victoriosa, de prez y gloria.

Como bien lo ha descrito el señor capitán de navío, John Rodríguez Asti, en su Discurso de Orden, hablar de la jornada del Combate Naval de Iquique es rememorar los hechos que sucedieron hace ya 134 años, en donde se puso en evidencia el coraje, arrojo y valentía de la tripulación del glorioso monitor *Huáscar*.

Por ello, esta oportunidad es propicia para dirigirme a ustedes en representación del Comandante General de la Marina, no solo para recordarles un pasado del cual nos sentimos orgullosos sino, para principalmente, destacar los valores permanentes que se desprenden de estas acciones y cómo los incorpora la Armada en su diario quehacer.

Dentro de este contexto, primero que nada debemos ser conscientes de que el presente colectivo de las sociedades se nutre de las lecciones que se guardan en la memoria histórica de los pueblos, análisis permanentes del pasado, que permiten rectificar errores, así como afirmar aciertos; estos aspectos son la base de la Nación y sirven para construir el presente y proyectar el futuro.

Iquique representó el inicio de la guerra, cuyo escenario inicial sería principalmente el mar. En Iquique los marinos peruanos demostraron las cualidades que los acompañarían en su participación tanto en la Campaña Naval como en la terrestre, gran capacidad marinera unida a la firme convicción que defender a la Patria es el más alto honor que puede tener un marino.

Todo ello se evidenció durante esta epopeya, en donde nuestras tripulaciones dieron muestras de unión ante la adversidad, de obediencia y cohesión bajo el mando de Miguel Grau y su dotación; el resultado fue la victoria y el recuerdo permanente de todo el pueblo peruano sin distinción.

Resulta ineludible resaltar también en esta fecha, la grandeza de Miguel Grau, un modelo de innumerables virtudes personales: espíritu de sacrificio, integridad, nobleza, dignidad, hombría de bien y respeto a la Constitución y al orden legal establecido. Todos estos valores representan un ejemplo a seguir no solo para los que vestimos el glorioso uniforme de nuestra Armada, sino para la sociedad en general.

Y es que, la figura de nuestro glorioso héroe y su legado han transcendido en el tiempo, al punto que hoy su imagen ha servido como referente esencial para impulsar a nivel nacional, la campaña de valores "Somos Grau, seámoslo Siempre", que busca fortalecer nuestra conciencia e identidad nacional, motivando la práctica de valores morales, con el fin de lograr un Perú más justo e integrado con gente honesta y emprendedora de toda condición económica y social. Estoy convencido que esta loable jornada de largo aliento dará sus frutos en el tiempo, sobre todo en los jóvenes de hoy, quienes son la esperanza del Perú del mañana.

Las actuales circunstancias que hoy vivimos, nos comprometen a hacer un paréntesis para rescatar aquella jornada del 21 de Mayo y reflexionar con humildad sobre el compromiso ineludible que tenemos todos los peruanos sin distinción alguna, de unirnos e integrarnos para combatir las amenazas y conflictos que siguen perturbando la paz social, frenando de esta forma, nuestro progreso y desarrollo.

Rescatemos hoy las lecciones que forman parte de nuestro patrimonio histórico y asumamos frente a Dios y la Patria, ser mejores y fieles depositarios de este privilegio construido y legado con generosidad y grandeza para quienes hoy buscamos el bien del Perú, aunando voluntades, esfuerzos y un cambio de

actitudes frente a un anhelo común que sea capaz de dar contenido al gran proyecto país que todos soñamos.

Al concluir mis palabras, los invoco a que el sacrificio de aquellas dotaciones inmortales que hoy recordamos, sea un ejemplo de grandeza, para contribuir a la unidad frente a nuestro destino común, un destino en donde la Armada seguirá siempre trabajando por el bien de nuestra querida Patria y de todos y cada uno de los peruanos.

*Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram*

# *Ceremonia conmemorando el 8 de octubre en honor a la Marina de Guerra del Perú**

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú que me honro en presidir se viste de gala el día de hoy al acoger a tan distinguidos invitados, quienes nos honran con su presencia.

8 de octubre de 1821, la clara visión de los fundadores de la Patria establece meridianamente la necesidad de contar con un poder naval, capaz de defender los intereses de la sociedad peruana de cualquier intento extranjero por apropiarse de sus riquezas, subordinar su economía, revertir el orden establecido o tratar de imponer algún tipo de ideología ajena a su sentir. Quedando así, claramente definidos y establecidos los conceptos de desarrollo y seguridad, los que prevalecen hasta nuestros días, constituyendo fundamentos suficientes y necesarios para el enunciado de una bien diseñada política marítima.

8 de octubre de 1879, solo han transcurrido 58 años desde su creación y la Marina de Guerra del Perú se viste de honor y gloria gracias a la heroica gesta reconocida como tal a nivel mundial.

Si Iquique es el punto de inflexión del conflicto, Angamos es el inicio del fin, donde se sacrificó a una generación para lavar con sangre la improvisación y falta de visión de supuestos estadistas y salvadores, confundidos en la maraña del protagonismo e intereses que no son ni del Estado, ni de la sociedad.

Cuenta la historia que san Agustín solía decir que Dios escribe derecho sobre líneas torcidas, es decir que todo obedece a una razón de causalidad.

---

* Sesión solenne realizada en el Salón Iquique, Centro Naval San Borja, el 2 de octubre de 2013

Al respecto, es pertinente traer a colación el pensamiento de Jacinto López, gran escritor venezolano, quien en su obra *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre*, en 1930 escribe lo siguiente: "Angamos, se suponía el gran campo de gloria de la escuadra Chilena, el sitio histórico de la batalla decisiva de la guerra del Pacífico, la tumba del temible y legendario *Huáscar*, sin embargo, la escuadra chilena sufrió un fracaso y una humillación". Continúa diciendo mientras este solo buque Peruano, el *Huáscar* subsistiese, mientras el *Huáscar*, estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el *Huáscar*, Chile no desembarcaría un solo soldado en el territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del *Huáscar* contra la escuadra Chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero. El *Huáscar* prestó al Perú servicios incomparables. El solo hizo la obra de una escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Esta es una epopeya como la de la Independencia. Este es el pedestal de Grau y la gloria del Perú. Este es el milagro naval de la Guerra del Pacífico.

De otro lado, no puedo dejar de citar lo que dice Tomás Caivano en su *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*; publicada en Florencia en 1883.

"Si los gobernantes del Perú hubiesen cometido un solo error menos, si hubiesen sabido emplear en la guerra nada más que las dos terceras partes de las fuerzas de su país, el Perú habría indudablemente obtenido la victoria; y no podemos dispensarnos de repetir una verdad que indicamos en otra ocasión: no fue Chile quien venció al Perú; el Perú cayó por si mismo a los pies de un enemigo ansioso de sus despojos".

Es pertinente citar la transcripción que del diario *Il Bersaglieri* del 1 de julio de 1882, que inserta en su libro Caivano: "El Perú, desgraciado siempre, abandonado por su aliada, la Bolivia, y no ayudado jamás por nadie, cayo después de dos años de lucha, despedazado y abatido a los pies de su afortunado y prepotente enemigo. Pero es un país que encierra grandes recursos, y puede alzarse de nuevo. Su verdadero enemigo está en su propio seno, en sus perpetuas discordias intestinas: y este fue el verdadero autor de sus derrotas, y por consecuencia, de las victorias de los chilenos: que se libre de este enemigo interior, y no tardarán en despuntar para días mejores".

Deseo recordar la definición de historia que hace una de las mentes más lúcidas de nuestra época, me refiero a Albert Einstein, quien señala

que: "lo único que se sabe de la historia es que el pueblo no sabe historia", acertada en extremo, el mensaje es que debemos de enseñar historia en todos los niveles y estamentos a fin de no cometer nuevamente los mismos errores, errores que podrían destruir nuestra patria y por ende nuestra sociedad.

Estamos reunidos para rendir homenaje a quienes fundaron la Marina de Guerra del Perú y a quienes ofrendaron sus vidas para preservar la heredad nacional y nos legaron la obligación de hacer viable, grande y poderosa nuestra nación.

Nación que requiere de la determinación de una visión, de donde obtener los grandes objetivos nacionales y las políticas de estado, una visión a un horizonte tal, que sirva para estructurar un proyecto nacional, una visión, consecuencia entre otros de los escenarios: global, regional y nacional determinados al horizonte establecido, como consecuencia del tratamiento prospectivo de las fuerzas impulsoras consideradas y de las enes variables de cada una de ellas, para proyectarnos y construir nuestro futuro posible, que sea el norte que guíe a esta y a las futuras generaciones en la obtención del bien común, donde exista un equilibrado balance entre desarrollo y seguridad, donde el desarrollo sea tal que todos gocen del bienestar y la seguridad provea la paz y tranquilidad necesaria para alcanzar la ansiada felicidad.

*Contralmirante José Garcia Valdivieso*
*Presidente*

## *Testimonios Chilenos sobre Grau*

En su excelente biografía de Grau, José Agustín de la Puente reconoce que "el tono general de la historiografía chilena, con algunas excepciones, es de enaltecimiento de la memoria de Grau. Se evoca con respeto y elogio la calidad del comandante del *Huáscar*, su espíritu humanitario y generoso, su voluntad por limitar los daños de la guerra. Hay consenso al decir que Grau, como persona, merece aprecio y respeto; igualmente se pone énfasis en lo que significa el *Huáscar* en el devenir de la guerra (*Miguel Grau*, Lima, IEHMP, 2003, p.452). Efectivamente, los historiadores clásicos chilenos Benjamín Vicuña Mackenna, Diego Barros Arana y Gonzalo Bulnes insisten en la afirmación de las virtudes y de la calidad profesional de Grau.

Entre las pocas excepciones se halla el literato y escritor Vicente Grez (1847-1909), quien en su libro *El combate homérico* tiene expresiones inaceptables por la falsedad, la odiosidad y la injuria que destilan. Con sumo desagrado leo tan indignantes conceptos:

"Grau fue siempre el miedo, nunca el valor y la audacia; no persiguió sino a los débiles, no peleó sino con los que no podían resistirle, y así, para llevar a cabo sus fáciles empresas, se deslizaba silenciosamente en las sombras, sin respirar, siempre cauteloso y siempre tímido. A esto se ha llamado prudencia. Será prudencia cuando con un puñado de hombres se va a sorprender a un ejército, pero cuando con un ejército se va a sorprender a un puñado de hombres eso es una cobardía. ¿Acaso la guerra es solo la destrucción y la muerte? ¿no es también el heroísmo y la gloria?

"Grau fue lo único que exhibió el Perú en la guerra marítima de 1879 y por eso los enemigos de Chile lo hicieron grande y nosotros mismos, en nuestra bondad, aumentamos el bullicio de aplauso, porque es generoso aplaudir al enemigo. ¡Grau! ¿dónde están tus páginas heroicas?

"Huyó siempre del fuerte y persiguió siempre al débil. Aplastaba a los niños y se arrodillaba en presencia de los hombres. Cuando pudo ser grande –en Angamos– el cañón vengador de Iquique le despedazó al primer estampido aventando sus cenizas. No quedó de él ni siquiera una palabra.

"Qué les dijo a sus tenientes antes del combate? Nada. Se reconcentró en un silencio frío como el estupor. Su probable conducta futura quedó entre las tinieblas del enigma. Seamos sinceros y justos: los grandes hombres no se falsifican. Las glorias de artificio duran lo que el barniz de una estatua de yeso: el sol lo resquebraja y la lluvia lo deshace.

"Grau fue solo un marino prudente y entendido, capaz de conducir sin peligro un buque a la China y de hacer pingües negocios en cachemiras y porcelanas del Japón; pero de ahí a ser héroe hay la misma distancia que de las llamas de una fogata a los rayos del sol".

Lo extraño no es que estas enormidades se hayan escrito y publicado en 1880, en el fragor de la guerra, sino que hayan sido reeditadas tres veces: en 1910, en 1920 y, por una editorial chilena –Francisco de Aguirre– en el año 1968.

El segundo comandante de la *Esmeralda*, Luis Uribe, reconoce el salvamento, en el parte elevado al Comandante General de Marina de Chile: "Los botes del

*Huáscar* recogieron a los sobrevivientes, y en la tarde del mismo día fuimos desembarcados en Iquique en calidad de prisioneros".

El guardiamarina Vicente Zegers, uno de los sobrevivientes, describe vívidamente –una semana después– las circunstancias del naufragio y del salvamento:

"Cuando el buque se hundió yo estaba en la toldilla, y casi al mismo instante sentí hundirse el buque bajo mis pies y el torbellino inmenso que formó el buque al desaparecer bajo las aguas.... Permanecí algunos instantes sin saber lo que me pasaba y Dios sólo sabe cómo salvé. Cuando saqué la cabeza fuera del agua, vi al *Huáscar* y una especie de nata formada por cincuenta o sesenta cabezas junto con diferentes trozos de madera, restos del buque. Yo, que como usted no lo ignora, sé nadar, (le escribe a su pariente José Zegers), traté de irme a tierra, y junto con dos marineros que sabía eran buenos nadadores, nos prometimos ayudarnos mutuamente. –Yo veía cerca al *Huáscar* y veía también sus botes que trataban de salvar a los náufragos. Mas no sé qué instinto me obligaba a huir de ellos; pero el bote avanzaba con gran ligereza y pronto sentí sobre mi cabeza la voz de un oficial que me decía subiera el bote. No teniendo otra cosa que hacer, subí y allí encontré a varios otros compañeros que ya habían sido recogidos, pregunté por Riquelme, y tuve el gran sentimiento de saber que había perecido. Recogimos a varios otros, y pronto llegamos a bordo, donde fuimos bien recibidos. Allí permanecimos cuatro horas, viniéndonos en seguida a tierra donde permanecemos como prisioneros de guerra. Nos tratan bien. Estamos alojados en el cuartel de bomberos...." *(Boletín de la Guerra del Pacífico,* 1 de junio 1879).

No deja de ser interesante en el joven guardiamarina Zegers evocar el dilema en que se veía: deseaba huir de sus salvadores pero corría –el peligro de una llegada problemática a playas peruanas– ansiaba salvarse, pero rehusaba la humillación de tener que aceptar el salvamento de manos de los peruanos.

Con su sencillez habitual, el comandante Grau registra en el parte elevado al general Buendía, jefe de nuestro ejército del sur: "Remito a tierra para su sepultura los cadáveres; para su curación los heridos; y a las órdenes de usted los prisioneros" (Al ancla en Iquique, 22 mayo 1879).

Luego de conocer el noble gesto de Grau de enviar a la viuda de Prat con su carta de pésame los objetos hallados de su pertenencia, el *Boletín de la Guerra del Pacífico* manifiesta: "Todos los términos de la carta (a la señora Carvajal de Prat) son tan honrosos para Prat como para Grau. Lo cortés no quita lo valiente; ojalá

que todos los enemigos se condujeran con igual caballerosidad... El señor Grau, que habría podido conservar esos trofeos de su victoria, los ha enviado a la esposa y a los hijos de Prat; conquistándose así la gratitud de esa viuda y sus huérfanos y el respeto de cuantos vemos con satisfacción devuelta a Chile la pura y gloriosa espada del comandante de la *Esmeralda*". *(Boletín de la Guerra del Pacífico,* 4 julio 1879, pp. 228-229).

A propósito de la conducta de Grau en Iquique, el historiador Gonzalo Bulnes recuerda que el comandante del monitor *Huáscar* era "humano y caballeroso". Dio a los 62 náufragos de la *Esmeralda* ropa y zapatos de tropa por no haber otra a bordo". Dispuso, al regresar de Punta Grueso a Iquique luego del infortunado encallamiento del blindado *Independencia*, el entierro de los cadáveres de Arturo Prat y del teniente Serrano, así como el cuerpo exánime del sargento Aldea, que falleció horas después en el hospital del puerto.

Rodrigo Fuenzalida en su *Vida de Arturo Prat* dice lo siguiente: "(Algunos sobrevivientes) lograron mantenerse a flote, asidos de los maderos, coyes, remos o cualquier otro objeto. Permanecieron así cerca de media hora, hasta la llegada de un bote del *Huáscar* que los recogió uno a uno. Al llegar a bordo del monitor fueron interrogados sobre el grado o clase a que pertenecían, pues no era posible distinguirlos por estar, en general, semidesnudos. Los oficiales fueron llevados a la cámara del comandante, y la tripulación al entrepuente.

...Grau hizo vestir a todos los prisioneros con ropa de marinería y los hizo atender caballerosamente" (pág. 383-384).

*El Comercio* de Lima en una nota editorial del 9 de junio 1879, expresa:

"El *Huáscar* arriando sus embarcaciones menores para recoger a los vencidos de la *Esmeralda*, declarando ante los afligidos chilenos que ocupan Mejillones de Bolivia, que su misión no era destruir y bombardear puertos indefensos, porque esa obra de iniquidad no era digna del Perú..., ha mantenido a buena altura la bandera nacional".

Para apreciar mejor la conducta humanitaria de Grau en relación con el salvamento de los náufragos de la *Esmeralda*, conviene revivir un aspecto de la historia contemporánea: la guerra naval en la II Guerra Mundial. Adolfo Hitler dio la orden, el 3 de enero de 1943, de que los barcos mercantes enemigos fueran hundidos sin previa advertencia, con el fin de que pereciera la tripulación. Los

submarinos alemanes, después de haber hundido un barco mercante, deberían hundir también las lanchas salvavidas.

El almirante Doenitz transmitió la siguiente orden a todos los comandantes de submarinos: "Queda prohibido todo intento de salvar a los miembros de las tripulaciones de los barcos que han sido hundidos", y añade: "Recordamos a todos los comandantes que el salvamento contradice las normas más esenciales de la guerra".

En el tribunal de Nuremberg fue citada esa orden. Contribuyó a la sentencia contra el almirante Doenitz, (10 años de prisión). Lo que le salvó de ser condenado a una pena superior fue la siguiente circunstancia: el abogado defensor de Doenitz logró aducir órdenes parecidas firmadas por el Almirantazgo inglés y aún por el almirante Chester Nimitz, jefe de la flota norteamericana en el Pacífico, quien admitió: "Generalmente los submarinos no salvaron a las tripulaciones de los barcos enemigos, pues esto hubiese representado un peligro para ellos..." Heydecker y Leeb, *El proceso de Nuremberg*, 5ª. ed. Barcelona 1965, pp. 326-330.

Las noticias sobre el combate de Angamos el mismo día 8 de octubre llegan a la capital chilena en forma intermitente. Son comunicaciones telegráficas desde Antofagasta a Santiago, que se van escalonando sucesivamente. A las 12.20 del día se informa del combate en estos términos: "A las 11.50 llega a Mejillones un propio del vigía y afirma que el *Huáscar* ha sido tomado; pero es necesario esperar la confirmación de esta noticia. Afirma que *Blanco* y *Cochrane* juntos batieron al *Huascar.* En la tarde Galvarino Riveros comunica el siguiente parte: a las 9 a.m. se trabó combate entre el *Huáscar* y el *Cochrane.* A las 10 entró en combate el *Blanco.* A las 10.50 el *Huáscar,* hecho pedazos se rindió. Grau muerto, igualmente el segundo y tercer comandante de este buque. Resistencia tenaz y heroica de la tripulación del blindado peruano. Por el estado en que ha quedado este buque creo que ya no podrá servir... Voy a Mejillones para enterrar muertos del *Huáscar;* dejo allí a los prisioneros". Riveros precisa luego: "sólo se han podido encontrar pequeños restos del finado almirante Grau, los que se conservan cuidadosamente para darles digna sepultura".

Augusto Ramírez Sosa, periodista de *Los Tiempos*, expresa:

"La noticia de la muerte de Grau produjo en Santiago honda impresión. Sencillamente afortunado o valiente, en realidad, Grau era considerado entre nosotros como un hombre de honor; y a los hombres de honor acostumbra

Chile respetarlos siempre". *(Boletín de la Guerra del Pacífico,* 20 octubre. 1879, p. 363).

Los ministros Domingo Santa María, Miguel Luis Amunátegui y Augusto Matte se dirigen al Jefe de la Escuadra, Galvarino Riveros, el mismo día 8 de octubre de 1879: "Según la relación de usted, el almirante Grau ha muerto valerosamente en el combate. Cuide US de que su cadáver sea dignamente sepultado, de manera que jamás se dude de su autenticidad, para que sea devuelto al Perú cuando lo reclame. El pueblo chileno, obedeciendo a sus tradiciones, se hace un deber en prestar homenaje al valor y a la honradez. Preste Ud. también cuidadosa atención a los heridos y prisioneros enemigos".

El diario *El Ferrocarril* en su editorial manifiesta:

"El tipo más brillante y caballeroso de nuestros enemigos, el audaz comandante Grau, y sus tenientes, encontraron honrosa tumba en la nave capitana, y el resto de la tripulación rendida en leal combate, al amparo ya de la generosa protección de nuestra bandera.– Respeto al noble vencido y sus dignos compañeros de gloria y de infortunio. Honor a Grau y a los valientes que han sucumbido en gloriosa lid y que legan a su patria una página de honra y de imperecedero recuerdo".

El presbítero Rodolfo Vergara, redactor de *El Estandarte Católico*: "El último telegrama nos comunica la dolorosa nueva de que el comodoro Grau ha muerto valerosamente en el combate. Si, creyéndolo vivo, le ofrecíamos cariñosa hospitalidad que le hiciera olvidar su condición de prisionero, sabiendo que ha muerto como mueren los valientes, en su puesto, le ofrecemos en nuestra tierra honrosa tumba para sus restos mortales. Y, digámoslo con franqueza, en medio de las santas expansiones del patriotismo que celebra glorioso triunfo, la noticia de la muerte del bizarro comandante enturbia nuestro gozo y hace mezclarse un gemido a los gritos de nuestro entusiasmo. Que su memoria sea respetada y venerada" (*(Boletín de la Guerra del Pacífico,* p. 364).

Gonzalo Bulnes –luego de la relatar minuciosamente el combate de Angamos– dice: "La víctima más ilustre del combate fue el Almirante Grau... Todo elogio que se haga del caballeroso marino que rindió allí la vida está justificado. Grau sirvió a su patria con valor, con destreza y con humanidad. Imprimía a sus acciones una nota caballeresca. Cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma una injuria, ni su buque ahondó inútilmente los males de la guerra.

Pudo destruir poblaciones inermes y no lo hizo. Desgraciadamente habría estado justificado si lo hiciera. Dio pruebas de una actividad inteligente en la campaña y de mucha serenidad en el peligro. Alma elevada, templada en la fragua del deber, Grau señaló un rumbo de honor a la marina futura del Perú. El vencedor le rindió el homenaje que merecía" Bulnes cita el parte oficial del combate, firmado por el Comandante en Jefe de Escuadra chilena –Galvarino Riveros–: "La muerte del contralmirante peruano don Miguel Grau ha sido muy sentida en esta Escuadra, cuyos jefes y oficiales hacían amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino". (*Guerra del Pacífico. De Antofagasta a Tarapacá, 3ª.* ed., Valparaíso 1912, p. 495).

Nuestro recordado consocio, el vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, hizo notar cómo, ante la figura de Grau, todos los peruanos coincidimos en exaltar los valores del Peruano del Milenio. Escritores, poetas, intelectuales y pensadores de todas las generaciones, como monseñor Roca y Boloña, González Prada, Riva-Agüero, Porras Barrenechea y Bustamante y Rivero concluyen en un punto focal: la admiración respetuosa a la memoria del Gran Almirante. Ante él desaparecen las diferencias de credos o ideologías. Sólo una "ruin mezquindad" (como la del citado Vicente Grez) pretendería disminuir la estatura moral del Grau.

Concluyo citando las palabras finales de Jorge Basadre en su memorable discurso de incorporación a nuestro Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el 24 de octubre de 1977:

*También las divisiones sociales resultan superadas por la hondura, la permanencia, la autenticidad fundamentales de los valores humanos aquí visibles* (se refiere Basadre a Grau) *y que incluyen, entre otros elementos, el sentido de la dignidad ante el peligro y la muerte, el desprecio sistemático del provecho utilitario, el ordenamiento de la conducta de acuerdo con los imperativos de la buena conciencia. Muchas cosas cambiarán; muchas cosas deben cambiar en el Perú pero no la gloria de Grau. Cuando vivimos en medio de una crisis honda y universal en este país olvidadizo, evocar a Grau en su significado más profundo implica nada menos que provocar esa actitud por los griegos llamada catarsis, o sea una limpieza o descarga. Sobre todo en días de honda incertidumbre colectiva, debemos recordarlo como antídoto frente a cualquier tipo de conducta desorganizada o irracional; y también como un reproche a la decadencia de la moral pública y de la moral privada.*

*Rev. P. Armando Nieto Vélez, S.J.*

## *Discurso de Clausura en la ceremonia del 8 de octubre*

Distinguida concurrencia:

En representación del Comandante General de la Marina expreso a usted señor presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y a todos los miembros de tan ilustre organización, nuestro agradecimiento institucional, por el significativo homenaje que esta noche se le rinde a la Marina de Guerra del Perú con ocasión del centésimo nonagésimo segundo aniversario de su creación y del centésimo trigésimo cuarto aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos.

Nuestra Armada, reconoce el esfuerzo de peruanos nobles y de entidades como el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por sus acciones altruistas y patrióticas cuyos fines están destinados a crear y mantener una profunda conciencia marítima en la sociedad peruana, necesaria en un país como el nuestro que mira al mar y cuyas posibilidades y futuro están irrenunciablemente ligadas a él.

Las instituciones tutelares de la Patria requieren de asociaciones como el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, que poseen un respaldo e imagen que les permite convocar la solidaridad y el espíritu de identificación nacional, que caracteriza a los peruanos, permitiendo así, la difusión de los actos más relevantes de nuestra historia para de esta manera, mantener vigente el legado de valores, convicciones e ideales que nuestros héroes han dejado a la nación y a nuestra institución, y que hoy deben ser tomados como ejemplos para el progreso de nuestro país.

Hoy, con esta Sesión Solemne, queremos una vez más, resaltar la figura de nuestro Almirante Miguel Grau Seminario, situándolo en un lugar prominente de nuestra historia; pues su grandeza es un símbolo, no solamente por morir comandando con heroísmo y entrega total, sino por constituir modelo de innumerables virtudes personales: espíritu de sacrificio, coraje, integridad, nobleza, dignidad, y respeto irrestricto a la constitución y al orden legal establecido. Todos estos valores constituyen ejemplo a seguir para los que vestimos el glorioso uniforme de nuestra Marina de Guerra.

En este sentido, para honrar la memoria de nuestro Gran Almirante, los que hoy tenemos la responsabilidad de conducir la institución no debemos escatimar

esfuerzos en mantener en óptimo estado de operatividad la totalidad de nuestra fuerzas navales, garantizando así que la historia no se repita jamás y que si el destino nos pone a prueba, poder disponer de los medios que Grau no tuvo para defender nuestra patria.

Distinguidos miembros del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, sesiones solemnes, como esta, en las que se rememoran los hechos históricos que han marcado la vida de nuestro país y que han dejado legado de valores que son dignos de seguir, renuevan la fuerza que nos impulsa a dedicarnos con más ahínco y entrega, a velar por los intereses de nuestro país.

Por lo que corresponde a las actuales generaciones de marinos renovar nuestro compromiso hacia ustedes, de actuar diariamente con profesionalismo, lealtad, disciplina, honestidad, con la finalidad de contribuir a que la Marina de Guerra y sus instituciones afines se mantengan en el sitial que han sabido conseguir a lo largo de la historia.

Señor Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en nombre de la Institución le reitero un especial y sincero agradecimiento por el homenaje que se tributa a la gloriosa Marina de Guerra del Perú en la presente sesión; gracias por habernos hecho participes de esta emotiva reunión, invocando a todos los distinguidos miembros de este honorable Instituto a seguir como hasta ahora, perseverantes en la tarea y compromiso adquirido para consolidar en el pueblo peruano una sólida conciencia marítima nacional.

De esta manera y con especial satisfacción, declaro clausurada la presente Sesión Solemne.

*Vicealmirante Reynaldo Pizarro Antram*

# *Artículos*

# *Proyecciones Andinas en el Pacífico*

DOCTOR ENRIQUE AMAYO ZEVALLOS

*"Culturas altamente marítimas dominaron la costa del Perú antes que existiese cualquier reino marítimo en las costas del Atlántico de Europa. Siglos antes que los vikingos de Noruega comenzasen a navegar por mar abierta, los navegantes en balsa provenientes del valle de Lambayeque habían comenzado a navegar por el Pacífico abierto... y habían difundido el camote, yuca, calabaza, totora e inclusive la extensión de las orejas y el culto del hombre pájaro hasta la distante Polinesia". (Heyerdhal 1996: 14).*

## 1. INTRODUCCIÓN

Es importante considerar los límites de este trabajo: es un ensayo de interpretación histórica y sus fuentes no son directas. Es sólo un intento de sintetizar un conjunto de resultados de investigaciones de primera mano relacionadas con el tema de este ensayo. Y debe considerarse que el autor no conoce técnica naval; es sólo un historiador interesado en economía y relaciones internacionales dentro de una perspectiva de larga duración.

Este trabajo discute la participación de la Sociedad Andina[1] en la construcción de la Cuenca del Pacífico como espacio histórico, económico y social. Conforme ha avanzado el conocimiento de esas sociedades se ha hecho cada vez más evidente que ellas, a través de la navegación marítima sistemática, exploraron y se expandieron por el Pacífico (principalmente del Sur) desde tiempos antiguos. Como se verá, pruebas acumuladas muestran que navegantes andinos, en naves construidas con sus propias técnicas y materiales, realizaron viajes hasta

transcontinentales antes que los occidentales. Sólo en el siglo XIX, especialmente desde la Guerra del Pacífico (preparada y declarada por Chile contra Bolivia y el Perú), ese proceso disminuyó para acelerarse nuevamente a partir de los años 50 de este siglo.

Aquí se darán ejemplos para mostrar el proceso de conformación de la Civilización Andina que también es marítima. Por eso se enfatizará la navegación partiendo de la prehispánica, hecha en *balsas*, y para eso se mencionarán las civilizaciones: Mochica, Tiahuanaco, Chimú, "Liga Chinchay" e Inca. En la fase post-hispánica se mostrará el primer viaje de Álvaro de Mendaña seguido por su segundo, realizado en compañía de su esposa la criolla peruana Isabel Barreto de Castro ambos hechos usando *barcos*. Importa subrayar que el dinamizador de estos últimos viajes fue el intento de confirmar aquello que la mayoría de los españoles, habitantes de la Lima de entonces, consideraba mera leyenda. O sea que los incas ya habían llegado a islas allende los mares transmontando el océano Pacífico. Influenciado por esa "leyenda" el gallego Mendaña sería el primer occidental en llegar a las islas Salomón (iniciando así el proceso de incorporación del continente oceánico a la historia occidental). Su segundo viaje, culminado por Isabel Barreto, determinaría el primer contacto con Filipinas (y por lo tanto con Asia) de una expedición occidental organizada en y desde América del Sur. Posteriormente se mostrará, a partir de mediados del siglo XIX, que como consecuencia de esa permanente navegación por el Pacífico el Perú terminó siendo el primer país independiente de América del Sur en establecer relaciones con China y Japón. Se llegará hasta el nuevo ciclo de navegación en el Pacífico, abierto en los años 50 cuando el Perú comenzó su proceso de transformación en potencia pesquera mundial. Finalmente se hará referencia al hecho histórico de que fue en el Antiguo Perú que el *Caballito de Totora*, hecho para pescar desde el inicio del proceso de construcción de la Civilización Andina, terminó originando otro *Caballito de Mar* hecho exclusivamente para surcar las olas del mar.

Metodológicamente aquí se postula una vinculación sin rupturas entre el remoto pasado precolombino y el presente. Esa unidad está dada por el uso del concepto de larga duración que enfatiza el análisis de las estructuras que han persistido a través del tiempo y que explican la construcción de inconcientes colectivos. En otras palabras: en el inconciente colectivo están, como continuidades, la sobrevivencia de estructuras mentales cuyo origen está en culturas que podrían haber ya desaparecido. Eso forma parte del proceso de construcción de los espacios históricos, característicos de las civilizaciones. Por estas razones se está a favor de lo que, en palabras de uno de los más grandes historiadores del siglo XX, sería

la historia: "de amplitud secular, o sea... de larga e incluso muy larga duración" (Braudel: 12).

En este estudio esa unidad sin rupturas se muestra por la sobrevivencia, hasta hoy, de prácticas marineras muy antiguas; esto se irá viendo a lo largo del trabajo.

## 2. URU

En 1992, como parte de las actividades relacionadas con el inicio de la violenta irrupción de Occidente en América, España organizó la Feria Mundial de Sevilla. En esa feria estaba en exhibición la *Balsa Uru* con un escrito que decía:

"Réplica de la Balsa URU que en 1988 cruzó el Océano Pacífico desde Perú a la Polinesia tras 5 meses de navegación. Con ese viaje se probó que los pueblos amerindios disponían de embarcaciones capaces de realizar largos recorridos. 'Lugar de origen: Perú y Bolivia. Época de que data: S. I aproximadamente. Construcción de esta nave: 1988. Explorador: Kitín Muñoz (España). Construcción: Paulo Esteban (Pueblo Aymará, Bolivia). Lugar de construcción: Perú".

Allí vi una balsa enorme, capaz de llevar una tripulación de unas diez personas. Tenía *vela, quilla* (adornada encima con una cabeza felínica que salía de un cuerpo en forma de serpiente marina) y *timón* en forma de remo gigante que entraba en el agua para dirigir la embarcación como dice una distinguida investigadora:

"...balsas... de troncos de árboles, y... de grandes mazos de totora unidos entre sí a las que se les daba dirección con los *guare*-tablas de madera colocados entre los troncos, que hundían o levantaban a voluntad para formar timón y quilla" (Rostoworoswki 1988: 269).

El cuerpo de la balsa era de *totora* que crece abundantemente en las playas del lago Titicaca, amarrada de diversas formas. Su mástil era de cañas o bambú y la vela probablemente de algodón: todos existen en el Perú desde tiempos inmemoriales. No usaron clavos en su construcción ni ningún tipo de metal: sus materiales, concepción y técnicas de construcción eran totalmente indígenas.

La balsa Uru fue construida por indígenas aymaras. Ambos, Urus y Aymaras, son del lago Titicaca; en los alrededores de ese lago de casi 9 000 Kms$^2$ se desarrolló la Civilización *Tiahuanaco* (300 a 1 150 d.C.[2]). Pero, acorde con la información citada arriba, los que hicieron la balsa original eran pueblos del siglo I o sea, anteriores a Tiahuanaco. Probablemente los que la hicieron eran de algún señorío del lago. Este, como todas las sociedades andinas conocidas, para sobrevivir se desplazó de su centro (en este caso del lago) para controlar porciones en otros territorios, tanto amazónicos (Ceja de Selva) como en las costas del Pacífico (Torero: 78). Como es sabido el *ideal andino de la reciprocidad* se basó en el acceso a todos los recursos, diferentes en cada zona (y por eso complementarios), de las zonas ecológicas (clasificadas en 8 por los Incas) de la compleja (por vertical) geografía andina.

Acorde con Murra (1972) los señoríos del lago Titicaca así como la civilización Tiahuanaco (Watanabe: 259-86) tuvieron acceso al Pacífico. Su presencia en la actual costa peruana de Moquegua lo comprueba. Navegantes del lago, donde existe la totora (materia prima esencial para la construcción de sus naves y civilización), proyectaron su experiencia navegadora en el Pacífico. En las muchísimas lagunas que entonces tenía la costa, frente al mar, encontraron también totora en abundancia. La expedición de Kitín Muñoz, que llegó a la Polinesia, probó que pueblos originarios del lago Titicaca tenían todo lo esencial para tener éxito en sus empresas de navegación transpacíficas.

En la exposición mundial de Sevilla la Balsa URU figuraba, pero en un lugar secundario. No estaba junto a las naves occidentales que ocupaban el centro de la exposición, en el río Guadalquivir frente al histórico convento de La Cartuja. Estaban en fila que comenzaba con la réplica de una de las carabelas españolas de Colón y terminaba en un ómnibus espacial de EUA (probablemente el "The Discovery"), pasando por los cohetes que la Unión Europea lanza, cargando satélites, desde su base aeroespacial en la Guyana Francesa. *Simbólicamente Occidente estaba diciendo que no admitía a nadie como su igual.* Esa exhibición quería transmitir la idea de que *todo* lo realmente importante de la historia mundial fue hecho por Occidente.

Ni China fue invitada para participar de esa fila a pesar de que:

"...se sostiene que en los astilleros cantoneses del S. II d. C. ya se fabricaban naves de cuatro mástiles y hasta de 100 toneladas. Dichas embarcaciones hacían viajes de más de doce meses en alta mar. Posiblemente desde mediados del siglo IX d. C. los barcos chinos usaban brújulas magnéticas. También se ha comprobado

que de 1403 a 1419 d. C. se construían barcos chinos de hasta 100 m de largo y 1 500 toneladas de peso, los cuales eran especialmente diseñados para largos viajes oceánicos..." (Incháustegui: 184).

Tampoco fueron invitados los árabes, creadores del astrolabio. Como se sabe los chinos le dieron a occidente no sólo la brújula y la pólvora; los árabes, entre otras cosas, el extraordinario ingenio náutico ya mencionado. Todo ese instrumental técnico fue esencial para la expansión marítima europea a nivel mundial.

En la exposición de Sevilla nada de lo anterior fue tomado en cuenta: el mensaje subliminal de esa fila que ocupaba el centro de la exposición tendría que leerse así: usamos tecnología de otros, la expropiamos, la hacemos nuestra, finalmente actuamos como si siempre hubiera sido nuestra; el resto no importa.

## 3. CHIMÚS

Después de la *Mochica* (0 a 750 d. C), extraordinaria civilización de agricultores y navegantes, casi en el mismo territorio aparecieron los *Chimú* (1150 - 1450 d. C.). La grandeza de los Mochicas puede deducirse de la frase del investigador científico y explorador Thor Heyerdahl del inicio de este escrito.

Los Chimú también fueron también grandes agricultores y hombres de mar. Edificaron *Chan Chan* como su capital que: "...en su época cenital, el siglo XV, fue una de las ciudades... más extensas y notables del mundo antiguo... [por] la riqueza de su arquitectura y decoración..." (Watanabe: 300); por su tamaño:

"...cubre un total aproximado de 20 a 25 $km^2$ y el núcleo arquitectónico dominante copa aproximadamente 6 $km^2$, compuesto de modo principal por nueve grandes complejos rectangulares cercados denominadas ciudadelas o palacios, con sus anexos respectivos, ocupando la posición central; en segundo orden de jerarquía la llamada arquitectura residencial intermedia que reproduce ciertos elementos formales de la arquitectura central y por último las construcciones aglutinadas y perecederas de los barrios populares" (Watanabe: 308).

En su época de auge probablemente tenía 200 mil habitantes.

Lo importante a destacar es que esa ciudad estaba prácticamente en el mar: terminaba (o se iniciaba) en él o sea que era marítima. Debió ser su orgullo al punto que Chan Chan parece gritarlo pues sus gigantescos restos muestran que era totalmente adornada con símbolos marinos. Debió ser fantástica en el momento de su esplendor: altos y bajos relieves de color en toda la ciudad representaban: peces, olas, pájaros, redes, crustáceos, la luna, etc. Por eso es posible decir que Chan Chan muestra su interés predominante en los motivos marinos al punto que: "en realidad llega casi al extremo de excluir cualquier otro tipo de interés de imágenes" (Heyerdahl 1996: 37). Los altos relieves de las paredes de esa ciudad muestran casi sólo asuntos relacionados con el mar y con el cielo (esencial para guiar a los navegantes) y van de lo concreto a lo abstracto: por ejemplo transforman olas marinas en sólo líneas, tal como se las ve en el horizonte.

Uno de los grandes palacios de esa ciudad, felizmente conservado en parte hasta hoy, llamado *Tschudi* muestra lo siguiente. Tiene una enorme pared esculpida en bajos relieves que suben y bajan formando una especie de gran cadena; paralela a ella nadan peces hasta un lugar donde chocan con otra cadena con sus peces que nadan en sentido contrario. ¿Qué significa eso? La arqueóloga-guía en Chan Chan explica que la cadena que viene del Sur representa lo que, a partir del siglo XIX, se conoce en la historia occidental como Corriente Peruana; la que va en sentido contrario representa la caliente corriente del Norte que finalmente choca con la Peruana. Normalmente eso ocurre alrededor de cabo Blanco pero a veces se desplaza más al sur ocasionando el fenómeno conocido, desde los años 1870 y gracias a una expedición de marinos peruanos, como *El Niño.* O sea esa sociedad antigua conocía tan bien ese fenómeno que llegó a representarlo escultóricamente. Sabía que la corriente del Sur se dirigía al Norte hasta chocar con la Ecuatorial, desviándose rumbo a lo que en la actualidad conocemos como Oceanía; allí volteaba y regresaba llegando al Sur de nuestro continente de donde subía pasando frente a las costas habitadas por los Chimú en su camino al Norte, para continuar con su ciclo. Es conocido que esas gigantescas corrientes, como todas las existentes, son muy útiles para la navegación. Y los Chimú, sabedores de su existencia, seguro que las usaron. Y tenía que ser así pues está demostrado que el uso de las corrientes fue práctica generalizada y conocida por todos los pueblos de navegantes de la América Indígena (Incháustegui: 186).

Los Chimús, y antes los Mochica, hicieron también los "Caballitos de Totora" para pescar: sobreviven hasta hoy siendo Patrimonio Cultural de la Nación[3]. En los medios deportivos de la actualidad que practican surf ("tabla" en el Perú) se considera al *Caballito* como el inmediato predecesor de las antiguas, grandes y

pesadas tablas usadas por los nativos de Hawai que popularizaron mundialmente ese deporte: posteriormente se dará más información.

Por ahora importa anotar que, por ejemplo, se ha encontrado *camote* en Nueva Zelanda, Hawai, isla de Pascua y muchas otras islas de la Polinesia (v. Grant: 19) ninguno de los cuales es territorio original de la Revolución Agrícola. Es que el lugar de origen de ese producto está en el Antiguo Perú[4] territorio que sí es uno de los 7 del Mundo donde originalmente, aproximadamente 9 000 a.C., se produjo la gran revolución económica conocida como Revolución Agrícola que cambió para siempre, positivamente, la historia de nuestro planeta. La hipótesis que explica la llegada de ese bien andino a territorios tan lejanos es que navegantes lo transportaron; de modo natural las corrientes oceánicas no lo llevaron pues el agua salada y el largo tiempo flotando bajo el sol lo pudren tornándolo estéril. Y camote no fue, obviamente, lo único que se transportó:

"...el botánico F. P. H. Brown del Bishop Museum de Hawai había encontrado que aún más plantas de la cultura sudamericana habían sido introducidas por navegante prehistóricos. Entre ellas estaban el popular tomatillo peruano y variedades de pequeñas papayas y piñas, *imposibles de propagarse a través del océano sin ayuda humana*. La tradición isleña [de Hawai] sostiene específicamente que *estas especies sudamericanas fueron traídas por sus propios antepasados*" (Heyerdahl 1996: 20-21; cursiva del autor).

## 4. "LIGA CHINCHAY"

En el centro del Perú estaba el *Señorío Chinchay o de Chincha*. Era independiente hasta ser absorbido, probablemente a inicios del siglo XVI, por los Incas. Era una sociedad de "comerciantes"[5] a larga distancia. Según el historiador y lingüista Torero (1973) junto a su actividad los Chinchas difundieron el *Quechua*. Después los Incas, al encontrarlo hasta en regiones muy distantes, lo adaptaron como suyo y lo expandieron como lengua general. Los Chincha constituían una sociedad costera que tenía en la navegación una de sus principales herramientas para realizar su "comercio" en el que participaban millares de mercaderes (Rostoworowski 1977: 227).

Al momento de la conquista española el pecado seco ya era muy importante:

"...para el trueque con la Sierra... eso explicaría el número de diez mil pescadores en Chincha... que sólo se dedicaban a la pesca... También podía servir

el pescado seco para los víveres de los mercaderes, durante sus largas jornadas en el interior... en el Valle de Chincha existieron, junto con los mercaderes, otros grupos importantes de trabajadores... los cultivadores y pescadores..." (*Id.*: 228); estos últimos con sus propias balsas y redes.

Así, cuando en 1532 Atahualpa, el último emperador Inca, fue traicioneramente capturado por Francisco Pizarro tenía junto a él, como invitado con rango de igualdad, al *Señor de los Chinchas*. Preso Atahualpa le preguntaron porque había honrado así a ese Señor (muerto porque lo confundieron con el Inca) respondió porque había sido su amigo y porque era el "señor mayor de los llanos, además de poseer 'cien mil balsas en la mar'..." (Rostoworowski 1988: 269, citando a Pizarro, p.: 186).

Aún cuando el número de 100 mil pueda ser exagerado, tal vez fue así porque incluía los Caballitos de Totora. Pero, aceptando esos límites la frase de Atahualpa no deja de ser significativa. Torero, como se verá después, logró reconstruir la capacidad de carga de una balsa del Señor de Chinchay: cargaba 22 toneladas métricas (TM). A partir de allí Torero demuestra que el total de balsas podría haber sido *sólo de diez mil*, con capacidad de carga promedio de 20 TM cada una lo que resultaría en una *capacidad de carga total era de 200 TM.* Razón más que suficiente para explicar el enorme prestigio de ese Señor del siglo XVI.

Torero muestra también que los Chincha, en el centro y sur, gracias a su poder naviero y "comercial" pudieron contactarse:

"...con los de Piura y Tumbes, en la costa extremo norte peruana y con las costas del Ecuador actual, en una red de intereses comunes que podríamos llamar la *Liga Chinchay*... [que posibilitaba] el acceso a los productos exóticos que venían... desde Ecuador –quizá desde Centroamérica–..." (Torero: 123; itálica del autor).

Una balsa, probablemente de la Liga Chinchay, fue capturada por el piloto español Bartolomé Ruiz en 1526. Este, por mando de Francisco Pizarro, estaba explorando las costas del Tahuantinsuyo en la fase de conocer antes de atacar para conquistar. La captura la hizo probablemente frente a Tumbes por lo que habitualmente es conocida como *Balsa de Tumbesinos*. Torero, usando las descripciones hechas por cronistas como Sámano y de Xerez, Miguel de Estete, Pedro Sarmiento de Gamboa y Garcilaso Inca de la Vega concluye lo siguiente:

1. El plano y la quilla de esa balsa eran de caña muy gruesa
2. Era impulsada por el viento: tenía mástiles y también velas de algodón
3. Tenía capacidad de carga de alrededor de 30 toneles lo que, traducido al sistema métrico actual, equivale a 22 TM.
4. Para determinar esa capacidad de carga el autor citado menciona a un profesor francés diciendo: "agradecemos al Dr. Pierre Duviols el habernos facilitado los datos necesarios para el cálculo... [de 22 TM] " (Torero: 219).

Recordemos que esa balsa fue encontrada por casualidad: no fue escogida. Así es posible imaginar que existían más grandes y más pequeñas (como esto último los Caballitos de Totora). De cualquier manera esa balsa, por su capacidad de carga, no podría ser considerada enana, comparada con la capacidad de carga de muchas de las carabelas del periodo (como *La Pinta*).

## 5. INCAS

Los Incas no fueron una civilización de la costa (o sea marítima), sino de las montañas de la sierra andina. Pero en su proceso de expansión llegaron al Pacífico y, aprendiendo del conocimiento acumulado por las civilizaciones marítimas que los precedieron, rápidamente comenzaron a navegarlo.

Heyerdahl, Rostoworoski y Torero coinciden en lo siguiente. Pedro Sarmiento de Gamboa, importante cronista de la conquista, narra que el inca Túpac Yupanqui, cuando estaba personalmente en la costa norte del Antiguo Perú dirigiendo sus ejércitos para ampliar las fronteras de su imperio, encontró navegantes que venían del Oeste en balsas a vela quienes informaron al Inca que venían de las islas *Auachumbi y Niñachumbe*. Entonces ese Soberano:

"...hizo una numerosísima cantidad de balsas en que embarcó a más de 20 mil soldados escogidos'; navegaron Túpac Yupanqui y sus hombres a Auachumbi y Niñachumbe en un periplo que duró, en ida y retorno, nueve meses o un año..." (Torero: 83; citando a Sarmiento de Gamboa, P.: capítulo XLVI)[6].

En relación a esa empresa otro investigador dice: "la expedición estuvo integrada por 400 o más balsas adecuadamente tripuladas..." (Heyerdahl 1996: 47).

Aquí importa considerar lo siguiente: "en la actualidad muy pocos recuerdan la vieja toponimia quechua que aludía a dos de las principales islas

de las Galápagos... Auachumbi ('fuera') y Niñachumbe ('del fuego')..." (Melgar: 153). Esos nombres son quechuas, el idioma generalizado por los navegantes y "comerciantes" Chinchay lo que rebelan que esas islas eran viejas conocidas de los navegantes del Pacífico del Antiguo Perú.

Heyerdhal amplía el margen de dominio de esos navegantes al demostrar la posibilidad de que Túpac Yupanqui hubiera llegado hasta la isla polinesa Mangareva al Oeste de la isla de Pascua. Eso porque, en la memoria mítica de los habitantes de esa isla, figura la visita de un Rey legendario venido del Este. La visita duró un tiempo en el cual su flota se mantuvo anclada en un canal llamado, en el idioma nativo de la isla, *Te-Ava-nu-o Tupa* que significa *El Canal de Tupa.* Fue nominado así después que ese Rey partió diciendo que regresaba a su país (Heyerdahl 1996: 46-52).

Importa destacar también que la extraordinaria agricultura inca usaba, aprendida de las civilizaciones marítimas anteriores, *el guano* para aumentar su productividad. Ese abono, producido por aves marinas en islas costeras, tenía que transportarse a las zonas agrícolas en tierra firme al continente; debieron usarse muchísimas balsas pues la agricultura inca llegó a alimentar alrededor de 15 millones de personas.

Vale llevar en cuenta que los españoles no podían desembarcar sus caballos, esenciales para la conquista, pues llegaron a un territorio que no tenía puertos. Así recurrieron a las balsas indígenas que mostraron su eficiencia: no se destruían ni encallaban al chocar con las costas, frecuentemente rocosas y casi siempre arenosas. Lo que demuestra que las balsas, por su concepción y materiales, eran hechas porque adaptaban perfectamente a su medio, resolviendo eficientemente los problemas encontrados en él. Por eso resulta irónico que la conquista del Mundo Andino hubiera comenzado: "con Pizarro y sus hombres atravesando la rompiente, junto con sus caballos, a bordo de balsas maniobradas por marineros [nativos]" (Heyerdahl 1996: 26).

Finalmente: el mismo Túpac Yupanqui, después de su victoria sobre el *Señorío de Huarco,* miembro de la Liga Chinchay, para celebrarla:

"...mandó edificar en un collado alto del valle la más agraciada y vistosa fortaleza que había en todo el reino del Perú, fundada sobre grandes lozas cuadradas, y las portadas muy bien hechas y los recibimientos y patios grandes. De lo más alto de esta casa real bajaba una escalera de piedra que llegaba hasta la mar; tanto, que las mismas ondas de ella baten en el edificio con tan gran ímpetu y

fuerza, que pone grande admiración pensar como se pudo labrar de la manera tan prima y fuerte que tiene" (Torero: 89-90; citando a Cobo, B.: libro duodécimo, cap. XV).

Símbolo poderoso e inequívoco de la expansión Incaica hecha, según otro investigador: "con grandes campañas militares en el norte y el sur e incluso en el océano Pacífico con una flota de balsas de madera" (Birmingham: 20).

## 6. LA *KON TIKI* Y LA TUMBESINA

Como se sabe *Kon Tiki* fue la balsa en la cual se hizo una expedición marítima organizada por Thor Heyerdhal. La expedición salió del puerto del Callao el 28 de abril 1947. Después de 97 días encalló finalmente en el arrecife de Raroia, en la Polinesia. Es demasiada conocida esa empresa ya que el libro que la narra se convirtió merecidamente en un "best-seller" mundial (Heyerdhal: 1951). Pero la *Kon Tiki* fue construida inspirándose en las balsas del Antiguo Perú: por eso tenía una cabaña de caña colocada detrás de la vela cuadrada la que se amarraba a dos mástiles de forma triangular. Fue capaz de navegar 8 mil kilómetros llevando 6 hombres. Eso hizo evidente la capacidad marinera de las civilizaciones marítimas del Antiguo Perú como ayuda a explicar la presencia de numerosas plantas alimenticias sudamericanas en la Polinesia desde antes de la invasión occidental.

Pero lo que realmente interesa aquí es comparar la *Kon Tiki* con La Tumbesina. La comparación es posible a partir del estudio de los retratos de ambas.

Para imaginar La Tumbesina nos basamos en la descripción de la balsa descrita anteriormente o sea la que capturó Bartolomé Ruiz en 1526 y en un dibujo de otra hecha por Alexander Von Humboldt en 1810 en Guayaquil puerto norteño del Antiguo Perú. Ambas son de territorios próximos y podrían haber sido hechas de los mismos materiales o sea que podrían ser de pueblos que formaban la Liga Chinchay. Por otra parte a pesar que entre la descripción de la primera y el dibujo de la segunda pasaron casi tres siglos en esencia deben ser las mismas porque ambas fueron consecuencia de *tecnología congelada.* O sea de ese terrible proceso que paralizó todas las innovaciones, procesos y experiencias indígenas del Mundo Andino en particular y americanas en general (Lumbreras: 1992). No es aquí el lugar para demostrar que esas actividades se realizaban en el Antiguo Perú pues hay investigación y bibliografía actual creciente al respecto; por ejemplo y sólo en relación a la agricultura sofisticados

experimentos agrícolas realizados en lugares especialmente construidos de control o sea laboratorios (Earls: 1989). Baste decir que todo lo que hemos mostrado anteriormente va en la misma dirección o sea permite afirmar que existía *know how* y empeño por la innovación. Pero con la conquista, *aventura de la civilización europea caracterizada por la destrucción de las civilizaciones y culturas diferentes y/o no entendidas,* de inmediato se paralizó y/ o destruyó todo acto innovador nativo. Esto fue resultado directo de la imposición, a la América Indígena, del *paradigma tecnológico occidental.*

Así La Tumbesina de 1810 no es la misma de 1526 pero, al mismo tiempo, podría decirse que es.

Ahora, comparando La Tumbesina con la *Kon Tiki*: son muy similares. Sus cuerpos son hechos de troncos (del insumergible *palo de balsa*, materia prima abundante en el Antiguo Perú); sus cabañas y mástiles son de caña, la vela de ambas probablemente fue hecha de algodón. Los retratos muestran que ambas tienen: vela, quilla y timón (guare-tabla o *espadilla* en la *Kon Tiki*), lo que equivale a decir que tenían todos los elementos esenciales para la navegación a larga distancia. Además, como lo prueba el ejemplo de los Chimús, los navegantes de esas balsas conocían la existencia de la Corriente Peruana. Finalmente pocas dudas caben de que sabían, para navegar, *guiarse por las estrellas.* Es posible decir esto porque las civilizaciones del Antiguo Perú habían producido astrónomos con capacidad de hacer las mundialmente célebres *Líneas de Nazca* que, según uno de sus estudiosos, el historiador Paul Kosok, constituyen: "el libro de astronomía más grande del mundo" (Reiche: 7). Astrónomos también evidentes en la obsesión por el cielo como lo demuestra Chan Chan.

Podría decirse entonces que los navegantes del Antiguo Perú estuvieron, para su época, muy bien pertrechados intelectual y técnicamente lo que en todas partes indica *alta moral* que es determinante para el éxito de cualquier empresa.

El importante estudio de Incháustegui muestra la realidad de los contactos marítimos, sistemáticos y permanentes, establecidos por los pueblos indígenas de América antes de la llegada de los europeos. Casi al final de su muy documentado trabajo dice:

"...haciendo un resumen, las conexiones entre Sudamérica y Meso América, tanto por el este como por el oeste, fueron muy antiguas, tanto que se pierden en el tiempo y siguieron realizándose en diferentes épocas por pueblos sucesores. Lo

que... hemos descrito... se refiere principalmente a como estaban estas relaciones en el siglo XVI. Este intercambio marítimo se apoyaba en un comercio terrestre tal vez más amplio y no era al azar sino un sistema y una institución establecidos... *El aislamiento en el continente no era una característica prehispánica... la gente de la costa conocía el continente y, más aún estaba interrelacionada físicamente desde muy antiguo* (Incháustegui: 199; cursiva del autor).

Lo anterior explica la comunicación personal, hecha al autor en 1984 por el historiador Pérez Bolde de Guanajuato, México: que se había descubierto en Costa Rica, junto a cerámica mesoamericana, cerámica del Mundo Andino. Probablemente ese era un lugar de encuentro de navegantes del Antiguo Perú con mesoamericanos para intercambiar. Para una importante historiadora del mundo andino debieron existir varios lugares así en el Pacífico (Rostoworowski 1988: 272).

Es bueno llevar en consideración que las distancias recorridas por una balsa chinchana por ejemplo entre Arica y Costa Rica es más o menos la misma que va de Gibraltar, península Ibérica, a Port Said, Egipto: eso significa ir casi de punta a punta del mar Mediterráneo.

## 7. LOS VIAJES DE ÁLVARO DE MENDAÑA

En una gran roca frente al mar pude leer lo siguiente:

"De este puerto del Callao salieron en dos navíos, *Álvaro de Mendaña y Pedro Sarmiento de Gamboa,* el 19 de noviembre de 1567, a descubrir nuevos mundos. Encontraron las islas Salomón, al otro lado del ancho mar, en la lejana Oceanía y dieron al Perú la gloria de participar, así, en el hallazgo del último continente de la tierra. En el IV Centenario de este magno suceso, el Perú reafirma su destino marítimo... 1567–19 de Noviembre– 1967" (cursiva del autor).

Mendaña nació en Galicia: tenía 25 años cuando en su barco, *Los Reyes* salió del Callao. Su viaje de ida y regreso por el Pacífico duró dos años. él y su grupo de exploradores sufrió hambre, sed, enfermedades y huracanes; sin embargo: "Mendaña y su capitán, Pedro Sarmiento de Gamboa, llegaron a las islas Salomón en ese viaje" (Grant: 4). El regreso fue por México llegando finalmente al Callao en setiembre de 1569. Así fue como el continente oceánico inició su entrada definitiva en la historia occidental.

Posteriormente en 1595 (28 años después) Mendaña realizó el segundo viaje:

"...teniendo como piloto al portugués Pedro Fernández de Quirós. Su objetivo era establecer una colonia en las islas Salomón y para eso llevó [del Perú] 378 colonos. El viaje fue un desastre llevando a la muerte a Mendaña y a muchos de su tripulación" *(Ibidem).*

Lo casi increíble es que esta vez Mendaña:

"... tiene a su lado a *Isabel Barreto,* su esposa, *quien está dispuesta a ir con él hacia Oceanía, para colonizar las islas Salomón.* Además Isabel convenció a cuatro de sus hermanos para realizar el ansiado viaje... su aporte económico sirvió para preparar la expedición..." (Elias de Zevallos: 81; cursiva del autor).

Mendaña había recibido del Rey de España Felipe II el título de *Adelantado* que le permitía conquistar tierras en nombre de su Rey. Por eso recibió gran apoyo del Virrey del Perú Marqués Hurtado de Mendoza y de su esposa, también Marquesa. Por eso Mendaña retribuyó poniendo a las ahora conocidas sólo como islas Marquesas el nombre de *Islas Marquesas Hurtado de Mendoza* (de esta manera homenajeaba también a la esposa del mencionado Virrey; Elías de Zevallos: 83).

La expedición salió de Lima el 04 de abril de 1595. Cerca a las islas Salomón (que los expedicionarios nunca pudieron encontrar y fue causa de enormes problemas para su almirante Mendaña que lo llevaron a la muerte) su esposa tomó el comando junto a Fernández de Quirós. Es el único caso, del ciclo de las grandes expediciones oceánicas de expansión occidental mundial, del cual una mujer participó tan activamente que terminó transformándose en Almirante de esa expedición lo que es mostrado detalladamente en un importante libro (Elías de Zevallos: 1995). Finalmente la expedición llegó a Manila en febrero de 1596: "Isabel, con la conducción del piloto Pedro Fernández de Quirós, había vencido al Mar del Sur [Océano Pacífico], uniendo el... Perú con las Islas Filipinas" (Elías de Zevallos: 121).

Isabel, extraordinario personaje histórico, culminada su hazaña regresó. Ya en Lima hizo todo lo posible para navegar nuevamente a las islas Salomón, pero no lo consiguió. Sin embargo, alguien que la había acompañado en el viaje que acabamos de describir repitió el viaje al mando de otra gran expedición oceánica: Pedro Fernández de Quirós (1565-1615).

Pedro consiguió un permiso parecido al que obtuvo antes Mendaña; así salió del Callao:

"...El 21 de diciembre de 1605, parte con tres navíos y 300 personas a colonizar las islas Salomón. Tampoco logró ubicarlas, aunque si descubrió las islas Nuevas Hébridas a las que denominó la *Australia* del Espíritu Santo. Intensos temporales lo separan de las otras naves y decide retornar al este llegando a Acapulco el 21 de octubre de 1606 (*Ibídem*: 130; cursiva del autor).

Fernández de Quirós enfermó separándose involuntariamente y regresando a través de México. Entonces lo reemplazó, en el mando de la fuerza expedicionaria que continuó los planes originales de la empresa, el también portugués *Váez de Torres*. Siguió el viaje: "circunnavegando *Nueva Guinea* y probando que era una isla. Continuó viaje penetrando entre Australia y Nueva Guinea *a través del estrecho que lleva su nombre*; llegó a Manila en marzo de 1607" (Grant: 43; cursiva del autor).

De esta manera el Mundo Andino colonizado participó de las grandes expediciones oceánicas de conquista e incorporación de otras tierras para el dominio occidental. La información anterior hace evidente que del Callao, gran puerto de Lima, salieron las expediciones que iniciaron la incorporación definitiva de Oceanía a occidente, pusieron el nombre que después se estamparía definitivamente en el país que hoy es Australia, probaron que Nueva Guinea era una isla y establecieron relaciones directas entre la América del Sur (Virreinato del Perú) y Asia (Filipinas).

Pero ¿cuál fue el motor de ese importante capítulo del ciclo occidental de expediciones en el más grande océano de la tierra a partir del Callao? Fueron las obsesiones para encontrar las islas del Inca del cronista Pedro Sarmiento de Gamboa (1532-92). Su vida en Lima desde los años 1560 (en el Virreinato Peruano vivió más de 20 años) fue dedicada a estudiar[7], para recuperar, las rutas que en el Pacífico habían trazado los navegantes andinos, especialmente el Inca Túpac Yupanqui. Y eso fue posible porque terminadas las guerras civiles entre los conquistadores, el gobierno colonial se consolidó y entonces Lima:

"...se convirtió en un lugar no adecuado para los aventureros españoles [por eso estos] cada vez se interesaron más en los relatos de islas habitadas en el océano que eran habituales entre los *marinos aborígenes*... los rumores... de la visita de Túpac Yupanqui a algunas islas del Pacífico se convirtieron en una fábula en las tabernas así como una cuestión debatida en el palacio [de gobierno]. Pedro Sarmiento de Gamboa que había dedicado años al estudio de la historia y las tradiciones de los aborígenes peruanos y que, en opinión del Virrey, era el más versado conocedor del tema, manifestó ser autor.

El mismo autor dice: *"las órdenes de Mendaña fueron navegar hacia las islas a las que se referían los Incas...* la expedición partió del Callao el 19 de noviembre de 1567" *(Ibidem*: 60; cursiva del autor). Y continúa: "fue inevitable que surgieran celos entre el experimentado navegante Sarmiento *que había proyectado la expedición en busca de las islas del Inca* y el joven [Mendaña] al mando supremo de la misma..." *(Ibidem:* 62; cursiva del autor). No hay que olvidar que el gobernador español del Perú de entonces, quien autorizó la realización de ese viaje, era Lope García de Castro, tío de Mendaña (Elías de Zevallos: 5). Y refiriéndose a las acciones del Inca Túpac Yupanqui que, mitificadas, lanzaron ese colosal proceso de navegación occidental en el Pacífico, el investigador escandinavo concluye que en el mundo andino: "existían hombres de acción mucho antes de la llegada de Pizarro..." (Heyerdahl 1996: 63).

Así es evidente que lo que da unidad, juntando en una *totalidad* las fases pre y posthispánica del Antiguo Perú, *es la pervivencia y fuerza de la historia indígena que penetró el imaginario occidental* en un incesante proceso histórico de creación y re-creación del inconsciente colectivo que fue conformando la sociedad peruana y andinas modernas.

## 8. RELACIONES CON JAPÓN Y CHINA

Como se dijo anteriormente, este trabajo no puede cubrir detalladamente todo el inmenso periodo en estudio. Lo importante es detenerse en aspectos que permitan recuperar *la unidad* del Antiguo Perú con el actual o sea que estructuren de forma sistemática y coherente su remoto pasado con el presente. En este estudio eso está haciéndose investigando la participación peruana en el proceso histórico de conformación de la Cuenca del Pacífico. A esta altura del trabajo, ya en el ciclo del Perú independiente, continuó navegando el Pacífico.

La navegación entonces llegó a ser muy intensa pues el Perú vivió, entre 1840 y 1879, un *boom* económico determinado porque tenía, cuando en el mundo todavía no existían los abonos *químicos* (estos aparecerían sólo a inicios del S. XX), prácticamente el monopolio mundial de fertilizantes *naturales*. En sus pequeñas islas del Pacífico estaban acumulados cerros de *eses* de aves marinas (*guano*). La enorme riqueza ictiológica de ese lugar alimentó decenas de millones de aves marinas que, eyectando en islas donde casi nunca llueve, a través de milenios acumularon eses hasta formar montañas.

Además del guano en el sur, principalmente en su desierto de *Atacama*, el Perú poseía las más grandes reservas del mundo de otro extraordinario bien: *salitre* (útil como abono y *como materia prima de la pólvora)*. Así, sin poder aquí ahondar en ese tema solo es posible decir que el gran salto en productividad de la agricultura capitalista mundial del siglo XIX (1830-80) fue hecho principalmente en base a los abonos naturales del Perú que poseía casi un monopolio de esos bienes.

Los recursos generados por la venta, en el mercado mundial, de sus abonos posibilitaron la entrada de gigantescos capitales dinamizando la economía peruana. La extracción de guano y salitre, la agricultura de plantación y las grandes obras ferrocarrileras hechas entonces necesitaban gran cantidad de mano de obra. La costa no tenía el número suficiente de trabajadores y los hacendados tradicionales de la Sierra cerraron el acceso a la mano de obra indígena que controlaban. Entonces, la respuesta de la poderosa burguesía peruana emergente en la costa fue recorrer el océano Pacífico en todas sus direcciones para obtener, de cualquier manera, trabajadores.

Todo ese proceso se cortó a partir de 1879 como consecuencia de la *Guerra del Pacífico*. El problema del pequeño y pobre Chile era que casi no tenía abonos en su territorio, que le permitiría, en su ambiciosa visión, riqueza enorme y fácil; pero cruzando la frontera de su vecino Bolivia, en la parte boliviana del desierto Atacama existía gran cantidad de ese recurso. Y más al norte, del Atacama peruano para arriba, las cantidades de salitre eran asombrosas y la riqueza era todavía más grande considerando que, a partir de allí, se encontraban también cantidades crecientes de guano. La explicación de fondo de esa guerra es económica: antes de la guerra Chile no tenía casi nada de abonos; entonces la fabricó para apropiarse de todos los territorios salitreros (de Bolivia y del Perú) y también del guano ya que controló por años la producción de las principales islas peruanas. Así, casi hasta la Primera Guerra Mundial Chile devino en casi el monopolizador de los abonos naturales mundiales, especialmente del salitre (como se dijo importantísimo también para la industria de *explosivos*); el guano desde los 1880s mostró señales de agotamiento.

Buscando mano de obra para que trabajen en las actividades relacionadas con el *boom* del guano es como el Perú finalmente estableció relaciones con China en 1849. Entonces ese país asiático, como consecuencia principalmente de la gigantesca rebelión campesina *Taiping*, tenía una población de decenas de millones desplazada y sin trabajo. China entonces fue una gran fuente de

mano de obra para el capitalismo mundial. El sistema de trabajo dominante usado con esos chinos fue el llamado *culi,* especie de esclavitud temporal pues por ese sistema el trabajador no tenía libertad (sus documentos personales eran controlados por el patrón) por un periodo, en el caso del Perú, generalmente de 8 años. Durante ese tiempo esos chinos laboraban, a menudo sólo por la comida, para pagar, a sus patrones, el precio del transporte. Entre 1849 y 1874 los capitalistas peruanos importaron, en sus propios barcos o de extranjeros, casi 90 mil *culíes* chinos. De esa manera el Perú, en América del Sur, pasó a tener la más grande población de origen chino. Pero ese proceso terminó en 1874 cuando, por presiones británicas que querían racionalizar el mercado mundial de mano de obra, los gobiernos del Perú y China pasaron a establecer relaciones diplomáticas. A partir de entonces prácticamente acabó el tráfico de *culíes.* La información precedente fue obtenida de mi tesis de Ph. D. (Amayo 1985).

Esas relaciones diplomáticas fueron definitivamente establecidas como consecuencia del llamado *Incidente del barco* María Luz. Una investigadora dice al respecto:

"El 28 de mayo de 1872, la barca peruana *María Luz* zarpaba del puerto portugués de Macao... rumbo al Callao, conduciendo 225 culíes solicitados por el peruano Emilio Althaus. Iba al mando de la nave, el capitán Ricardo Herrera. El 10 de junio, por averías de la nave y mal tiempo, se vieron obligados a anclar frente al puerto de... Yokohama..." (Morimoto 1979: 11).

En esa situación un *culi* chino escapó nadando y llegó hasta las costas japonesas. Denunció pésimos tratos a él y a sus compañeros de infortunio en el barco. En consecuencia:

"...las autoridades de Kanagawa... obligaron a la nave a detenerse, [la cual] permanecería anclada por largo tiempo. Los culíes fueron recogidos por el representante chino y repatriados... después Herrera fue obligado a zarpar de Yokohama sin los culíes (Morimoto 1979: 12).

Como consecuencia del incidente las autoridades peruanas:

"...realizaron los preparativos para enviar una misión oficial hacia China y Japón con el objetivo de iniciar relaciones con ambos países. El capitán de navío Aurelio García y García fue nombrado Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de la República del Perú ante los imperios de China y Japón (Morimoto 1979: 12).

Esa investigadora sigue diciendo:

"...el 3 de marzo [de 1873], la misión peruana fue recibida [por el Emperador Meiji]. El 31, García y García iniciaba las conversaciones con la Cancillería Japonesa acerca del incidente de la *María Luz*, las cuales se dilataron y complicaron hasta el 25 de julio cuando ambas partes decidieron recurrir al arbitraje del Zar de Rusia, Alejandro II, quien finalmente salió a favor del Japón el 19 de junio de 1875. Mientras se esperaba este fallo, García y García expresó la intención del gobierno peruano de sentar un tratado que fijara sobre bases permanentes las relaciones entre Perú y Japón. *Este Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación se firmó el 21 de agosto de 1873*" *(Ibídem*; cursiva del autor).

De esta manera el Perú fue el primer país de América Latina en establecer relaciones diplomáticas con el Japón. Eso sentó las bases para que el Perú, de acuerdo con el gobierno japonés, comenzara a traer inmigrantes de esa nacionalidad. Así:

"...la inmigración japonesa hacia Sudamérica se inició en el año de 1899, con el ingreso del primer contingente de inmigrantes de esa nacionalidad hacia el Perú. Aunque existen antecedentes de la presencia de japoneses en el Perú previos a la concretización del proyecto de inmigración. En el año 1889 se presentó el primer proyecto de inversión de capital japonés en la minería [peruana]; ese año fueron enviados 17 técnicos japoneses... para operar [una] mina..." (Morimoto 1979: 18).

Entonces se sentaron las bases de la emigración de una población que ha sido muy importante en la conformación del Perú de hoy (lo mismo puede decirse de la de origen chino). Sólo el Brasil, en América Latina, tiene una población de origen japonés más grande que la del Perú. El total calculado, de ese tipo de población para el Perú de 1998, fluctúa entre 50 303 y 55 421 (Morimoto 1991: 212). Hasta donde el autor conoce no hay datos equivalentes sobre la población peruana de origen chino pero ella, por sus 90 mil inmigrantes originales *oficiales* ya mencionados, tiene que ser bastante mayoritaria, comparada con su equivalente japonés.

Continuando con las relaciones con China. Después de establecidos los lazos diplomáticos con Japón, la misión peruana siguió rumbo a la China para resolver el problema que la originó, o sea, el tráfico de culíes. Entonces, después de negociaciones complicadas y que se extendieron en el tiempo debido al cuestionamiento chino, se firmó el *Tratado de Tientsin (de Amistad, Comercio y*

*Navegación)* entre el Enviado García y García y Li, Ministro Plenipotenciario de S. M. el Emperador de China, el 26 de junio de 1874 (Derpich: 25).

De esta manera la clase dominante peruana marcó su presencia en la historia del Pacífico del siglo XIX: por su necesidad de mano de obra recorrió casi todos los territorios de ese océano. Como parte de ese proceso, el Perú se transformó en el líder del establecimiento de relaciones con China y Japón, países esenciales de la economía mundial actual.

Esa necesidad explica también algunas acciones criticables cometidas contra poblaciones nativas de algunas islas; ejemplo:

"... en 1862 se llevó a las islas del guano [peruanas] otro grupo de trabajadores. Se trataba de isleños de la isla de Pascua, capturados en una incursión que se apoderó más o menos de la tercera parte de los 3 000 habitantes de esa isla del Pacífico" (Levin: 89).

Presiones de los franceses, que explotaban islas cercanas, y de los ingleses, que querían controlar el mercado mundial de mano de obra, llevaron al gobierno peruano a establecer una comisión oficial para investigar esa situación: sus resultados determinaron devolver a sus islas de origen a todos los sobrevivientes raptados; pero:

"...sólo 100 de los 720 que habían llegado al Perú salvaron la vida. Una epidemia de viruela declarada en el barco que los transportaba, redujo a 15 el número de sobrevivientes que alcanzaron por fin su tierra natal, y la infección que llevaron con ellos causó la muerte, según se dice, de otras 1 000 personas. Con ello quedó en la isla de Pascua sólo la tercera parte de la población que había tenido unos años antes" (Levin: 90).

Como epílogo del destino aciago de la población nativa de la isla de Pascua (según Heyerdahl, profundamente vinculada a las sociedades del Antiguo Perú) sucedió lo siguiente. Perdió su independencia milenaria pues fue anexada por Chile. En 1888 ese país sudamericano expandió sus ambiciones hasta el Oeste absorbiendo la isla de Pascua como parte del territorio chileno. Algunas de las justificativas de Chile para su acción fueron la protección de la población nativa contra raptos como el mencionado. Este autor no conoce estudios sobre la población aborigen de esa isla bajo el dominio de Chile pero duda que esa acción de incorporación haya amenguado su trágico destino. Eso porque, justamente cuando Chile se apropió de la isla de Pascua, también conquistó, a fierro y fuego,

la *Araucanía* (hasta entonces autónoma) usando los ejércitos que regresaban del Perú (Amayo 1985). Entonces se inició, y no terminó hasta hoy, la política del Estado chileno que niega los derechos indígenas de los Mapuches.

## 9. LOS AÑOS 1950 Y EL NUEVO CICLO DE NAVEGACIÓN

En los años de 1950 se inició la transformación del Perú en potencia pesquera mundial. En esos años Chimbote se transformó rápidamente hasta llegar en algún momento a ser el primer puerto pesquero del mundo.

En ese ambiente de enorme transformación José María Arguedas ubicó su novela: *El zorro de arriba y el zorro de abajo.*

Arguedas es demasiado conocido para abundar en él. Por eso no debe sorprender que el fallecido investigador uruguayo Ángel Rama, hombre fundamental en la historia de la crítica de la cultura latinoamericana, haya hecho el libro: *Formación de una cultura nacional indo-americana* teniendo como centro a Arguedas (v. bibliografía).

Arguedas fue novelista y etnólogo y su obra está permeada por el diálogo permanente entre esas sus dos vocaciones. Así aquí se postula que los personajes de la novela mencionada fueron construidos en base a la observación etnológica. Junto a eso vale levar en cuenta lo siguiente. En conversación personal el investigador del Instituto Nacional de Antropología e Historia de México Dr. Ricardo Melgar proponía ver *El zorro...* como la gran novela peruana sobre el Pacífico. O sea que con ella la literatura peruana finalmente exploró un territorio en el cual no había entrado hasta entonces*: el Océano Pacífico.*

Asumiendo esa posición es posible decir que, a partir de esa zona, la novela establece complejas relaciones con otras áreas geográficas (el altiplano andino) e históricas (el pasado, formando parte permanente del imaginario de muchos hombres de la actualidad que están construyendo la moderna sociedad peruana).

En esa novela Chimbote es el puerto que, con gente venida de todas partes del Perú y de otras de la Tierra, dinamiza la economía del país entero. Esenciales en esa hazaña de transformación son los patrones de lancha o capitanes de las *bolicheras* que tienen que realizar sus tareas en alta mar. Entre todos ellos hay un personaje que llama poderosamente la atención. Es un patrón que se ha convertido

casi en legendario: siempre encuentra los cardúmenes y regresa con las bodegas de su bolichera llenas. El es *don Hilario Caullama,* indio aymara, semianalfabeto que ni habla bien el castellano. Es descrito así en un diálogo entre dos de sus personajes:

"... – Don Hilario Caullama. Como ya le dije, ese gran huaco llegó hecho ya aquí. Llegó de patrón. El es aymara, del lago Titicaca, cuatro mil metros de altura. De allí bajó a la costa sur; un paisano suyo le enseñó a leer cuando ya tenía más o menos treinta años. Aprendió en los puertos del sur" (Arguedas: 93).

Como fue visto anteriormente, los puertos referidos están localizados en los lugares donde, hace más de mil años, los hombres del lago Titicaca tenían sus históricos territorios en el Pacífico (que, como también fue visto, ellos navegaban).

En otra parte se lee: "...ese alcatraz se posaba... en la popa y se hacía llevar a alta mar... 'llora para adentro' decía del pájaro el gran patrón de la lancha don Hilario Caullama, oriundo de las orillas del lago Titicaca, hombre aymara, de altura". (Arguedas: 75). O sea que don Hilario pescaba acompañado siempre de su pelícano, que iba en la proa: era su amigo que él alimentaba con cariño.

Cuando salía a pescar Hilario pensaba así: "a mi lado el *Inca* está, cuando llegamos a la mar alto. *Atahualpa no está muerto...*" (Arguedas: 190; cursiva del autor).

Resulta obvio que Hilario tiene éxito por recurrir a sus prácticas ancestrales indígenas (y no a las occidentales). Por ejemplo el alcatraz (pelícano) es en gran parte el secreto de su éxito: es un guía excelente para detectar los cardúmenes. Y los referenciales de su imaginario tienen poco que hacer con sus equivalentes cristiano-occidentales. Por ejemplo para él Atahualpa no ha muerto. Y más: *el Inca continúa guiándolo hasta hoy.* Aquí es bueno decir que el propio Arguedas, como etnólogo, había descubierto el *Mito de Inkarri.* Según ese mito, difundido hasta hoy entre muchos pueblos de andinos, el inca Atahualpa, a quien los españoles decapitaron, está creciendo debajo de la tierra y buscando juntar la cabeza con su cuerpo. Entonces, a partir del momento de unión, revivirá y regresará al mundo para traer justicia. Y Don Hilario cree piamente en eso. Igualmente la novela deja percibir que ese aymara actúa proyectándose en el Pacífico como si estuviera leyendo allí los mismos fenómenos de su lar nativo, el lago Titicaca, ese pequeño y extraordinario mediterráneo andino.

De esa manera Hilario Caullama, con sus técnicas de pescador indígena, contribuyó a revolucionar el puerto que tendría importancia mundial.

Es importante decir que el autor de este trabajo *no sabe* si Arguedas retrató en su novela a un Hilario Caullama que vivió o sea, que él conoció en carne y hueso. Lo que *si sabe* es lo siguiente. Siendo alumno de la Universidad Nacional Agraria de Lima (1963-68) tuvo el privilegio de conocer a Arguedas cuando éste trabajaba en su novela *El zorro...*[8] Entonces el escritor, Jefe del Departamento de Sociología de esa universidad, con alguna frecuencia se ausentaba para pasar unos días estudiando y observando a Chimbote y sus gentes. Hacía eso no sólo en ese puerto, sino también en otros del Perú. Sin duda que en esos periodos debió conocer a ese indígena o a muchos otros aymaras que trabajaban en Chimbote y que le permitieron construir su arquetipo novelístico denominado, con todo respeto por parte de Arguedas, de *Don* Hilario Caullama. En la página 93 de su novela da cuenta de cómo lo impresionó la determinación de los aymaras para adaptarse al mar y transformarse en marineros. Venidos de las montañas andinas ellos se amarraban a los postes de fierro de los muelles del Pacífico para enfrentarse al mar y perderle el miedo. La conquista había cortado totalmente por siglos el contacto natural de los hombres del lago Titicaca con su mar; para los aymaras del siglo XX este se había transformado en un desconocido casi tanto como debió ser el Atlántico para los ibéricos de fines del siglo XV. Arguedas sintetizó, en pocas líneas, el proceso épico de los descendientes de la Civilización Tiahuanaco que, desde los años 1950, enfrentaron casi todo para readaptarse a su Océano.

Lo anterior tiene relación con lo siguiente. En el siglo pasado en 1813 el marino estadounidense almirante Porter encontró una balsa indígena en Paita. Era de indios que negociaban entre Guayaquil y Huacho puertos del Antiguo Perú localizados a unos 1 200 km. La balsa era muy pobre y eso llevó a decir a Porter que: "su tripulación parecía igualmente, en su apariencia, tan miserable como la máquina en que navegaban" (Núñez: 46). De lo dicho por Porter puede deducirse que los indios con esa "máquina" realizaban ese viaje con frecuencia. Y navegaban en *alta mar*, lo que significa que tenían *know-how*, en este caso, *gran conocimiento marítimo*.

Por otra parte el arqueólogo Miguel Cornejo, de la Universidad Nacional de Trujillo (vecina a la ciudad marítima de Chan Chan) en e-mail personal al autor dice:

"...las dos grandes depresiones que tiene Chan Chan... he encontrado que en esas pozas los antiguos huanchaqueros practicaban en los caballitos [de totora] antes de entrar al mar; es una referencia personal de Francisco Pimimchum de que eso se practicaba más o menos en 1920" (e-mail de Cornejo: 29.05.98).

En Trujillo se conocen como *huanchaqueros* a aquellos que, además de nacer en Huanchaco, son descendientes de los Mochica-Chimús: muchos son pescadores en caballitos de totora. En el Huanchaco de hoy el señor Francisco Pimimchum es considerado una especie de patriarca por parte de los pescadores mencionados según pude constatar cuando, por intermedio del arqueólogo Cornejo, el señor Pimimchum gentilmente me concedió una entrevista en su casa del pueblo de pescadores de los alrededores de Huanchaco el 29 de julio de 2008: por su apariencia y vitalidad difícilmente podría imaginarse que tuviera casi 80 años.

Finalmente: como ya fue visto la Kon Tiki con La Tumbesina son balsas hermanas: de la costa, de madera y de la *Liga Chinchay.* Por su parte las balsas Uru y la del cartón postal del año 2010 que tengo en mis manos son también hermanas: hechas por hombres provenientes de las altas montañas, del lago Titicaca, usando totora. De manera objetiva todo lo anterior muestra *unidad y continuidad.* Y más todavía cuando se concluye que las cuatro están hermanadas porque *fueron congeladas.* La Tumbesina, ya se demostró, es la Kon Tiki congelada. La balsa del cartón postal es, igualmente, la Uru congelada. *De esta manera el pasado está en el presente como fenómeno de larga duración.*

## 10. NOTA SOBRE EL ORIGEN DEL MODERNO DEPORTE DEL *SURF* EN EL ANTIGUO PERÚ

Los Caballitos de Totora para pescar son muy antiguos. La investigadora esencial del Mundo Andino María Rostoworoswki dice:

"En la cerámica Mochica y Chimú existen numerosas ilustraciones de individuos y de dioses pescando o navegando en estas embarcaciones. Los españoles las llamaron de 'caballitos' porque los naturales montaban en ellos con los pies en el mar" (Rostoworoski 1981: 106).

Pero los Caballitos de Totora podrían ser más antiguos o sea que podrían haber existido ya en Áspero la ciudad pesquera casi contemporánea de Caral Esta última construida hace casi 5 000 años siendo así la más antigua del Perú y América; lo anterior es posible de deducir de lo que dice la arqueóloga de Caral y Áspero Ruth Shady quien al describir la última dice que su economía:

"Estuvo basada en el aprovechamiento de los recursos marinos y en el intercambio de tales recursos por productos agrícolas [de Caral]. De los humedales cercanos obtuvieron *materia prima -totora y junco-* para la construcción de sus

viviendas, *embarcaciones de pesca* y la confección de bolsas..., cestos, etc." (Shady 2007: 14; cursiva del autor).

Más adelante La misma autora agrega:

"Hace 5 000 años los habitantes del valle de Supe [dónde se localizan Caral y Áspero] lograron un aprovechamiento intensivo de las especies marinas (pescados y moluscos), *mediante el desarrollo de una avanzada tecnología de pesca* con redes de algodón, cordeles, anzuelos *y embarcaciones...*" (*Ibídem*: 24; cursiva del autor).

En esa misma página se muestra la foto de restos encontrados en Áspero titulada *fragmentos de balsa*. Y en texto (Shady 2008: 24) dice que Áspero tenía humedales que producían totora, como hasta hoy en el actualmente llamado Totoral *Los Patos*. Todo eso hace evidente que hace 5 000 años en el Antiguo Perú ya existían balsas y aún cuando no se muestre ninguna foto de un Caballito de Totora (difícilmente ese material resistiría un periodo tan largo sin pulverizarse) la materia prima para construirlo existía por lo tanto es altamente probable que haya sido hecho.

De cualquier manera cuando llegaron los conquistadores esos caballitos existían en abundancia y sus *jinetes* los impresionaban como hace evidente la cita siguiente:

"El padre Acosta (1940: 182 [1550]) cuenta que era gran recreación mirar como [los indígenas] pescaban en el Callao: 'Porque eran muchos y cada uno en su balsita *como jinete o sentado*... cortando las olas del mar, que es bravo... *parecían tritones o neptunos pintados sobre el agua...*'" (Rostoworoski 1981: 107; cursiva del autor)[9].

Lo anterior hace evidente la existencia muy antigua del Caballito de Totora para pescar que continúa siendo una embarcación individual casi del tamaño de una tabla de *surf* con la cual los pescadores, obligatoriamente, tienen que surcar las olas del mar. O sea, necesariamente surcar las olas hasta el lugar de pesca (localizados a veces a más de 10 km de la costa) y después, con el depósito –una hendidura en la parte central trasera del caballito donde puede cargarse probablemente hasta 50 kg de pescado– lleno, nuevamente surcar las olas de regreso evitando la zozobra de esa minúscula embarcación –para no perder el producto de un día de trabajo– lo que significa extraordinaria habilidad ya que las olas son muy grandes[10]. La actividad descrita es muy antigua pero, hecho extraordinario, continúa hasta hoy implicando, siempre, el acto de *surfear* (aún cuando el *surfista* no lo haga *parado* sino *sentado como jinete o en cuclillas*).



Caballito para surcar el mar. Mochica (Siglo VI D.C.); probablemente de palo de balsa. El *tablista* va en posición de jinete. Museo Brüning, Lambayeque, Perú.
(Fotografía de Enrique Amayo Zevallos)

Por eso en los medios *surfísticos* o tablistas del Perú existe la tendencia, en la que participa activamente el ex campeón mundial Felipe Pomar, para solicitar a la Asociación Mundial de *Surf* que declare su aceptación de que el origen de ese deporte está en el Caballito de Totora que es del Perú. En ese nivel es que el autor de este artículo quiere contribuir con sus investigaciones. Y lo investigado hasta hoy lleva a decir que el Caballito de Totora es el origen *indirecto* del *surf*. Eso porque ese caballito, en algún momento de la larga historia del Antiguo Perú, originó otro hecho también de totora (pero en su mayoría de *palo de balsa)* con el objetivo no de pescar *sino exclusivamente de surcar las olas del mar o surfear.* O sea que fue creado, como la tabla de surf, un caballito de mar especial que tenía un objetivo lúdico: divertirse surcando las olas del mar. Pero no solo eso: su origen está relacionado con una competición, surcando las olas del mar, de carácter religioso conocida como la Carrera del Hombre-Pájaro. Las excavaciones hechas por el equipo de arqueólogos organizado por Heyerdahl (Heyerdahl, Sandweiss y Narváez: 1995) en Túcume mostraron los muy antiguos frisos representando ese Hombre-Pájaro (que después va a aparecer en la isla de Pascua). La carrera consistía en ir en ese caballito especial hasta la isla más próxima para recoger allí el huevo más grande de ave guanera; después, con el huevo en una mano, se tenía que regresar hasta la costa surcando las olas evitando que el huevo caiga: quien llegaba primero con el huevo intacto probablemente sería casi venerado. Algunos frisos de Túcume muestran hombres con pico de pájaro con un inmenso huevo en la mano. Aquí no es posible abundar en ese asunto pero en el libro que estoy terminando, que probablemente será publicado por Apusgraph Ediciones de Lima, exploro el aparecimiento de ese caballito especial, hecho exclusivamente para surcar las olas del mar (origen directo del moderno deporte del *surf*), así como las razones que explican porque casi fue borrado de la faz de la Tierra al punto que hoy casi nadie sabe que, por siglos, existió. Esa exploración se basa en mucho en el análisis de huacos que muestran, como el de la foto anexa a este artículo, un hombre *montado* en su respectivo caballito especial. Ese huaco fue esculpido para mostrar un objeto lo más parecido a una gran bala de cañón que tiene, encima, un hombre sonriente y feliz que *está montado en la misma posición que un jinete de caballo de carrera.* Observando bien ese hombre feliz: está montado en un objeto extraordinariamente aerodinámico, usa casco y una especie de mangas (probablemente para protegerse lo que significa que podría adquirir enorme velocidad, peligrosa al momento de llegar a la costa), su traje de baño es chiquita y pegada al cuerpo (probablemente para evitar roces con el mar que disminuyan la velocidad), tiene en sus manos dos pequeños remos (probablemente para entrar al mar) etc. Es sorprendente el espíritu moderno que transpira ese huaco.

Lo fundamental de ese libro es que quiere contribuir para que se reconozcan a las civilizaciones indígenas marítimas del Antiguo Perú (especialmente la Mochica-Chimú) como las que originaron el moderno deporte del *surf*. Y ese reconocimiento no es sólo por ser un acto de justicia histórica sino también por razones prácticas ya que puede originar recursos al Perú de hoy para mantener, y mejorar, los territorios y especialmente las poblaciones descendientes de las civilizaciones mencionadas. *Obtener el reconocimiento del Perú como el origen del surf debe ser un objetivo nacional del Estado Peruano*[11].

## 11. CONCLUSIONES

1. La unidad de la historia peruana, por lo menos en relación a su participación en la conformación histórico-social de la Cuenca del Pacífico, ha sido determinada por el peso de su pasado precolombino.
2. Esa unidad es un fenómeno de larga duración que modela el inconsciente colectivo y que se hace evidente, en el presente, en el imaginario de muchos actores de la sociedad peruana de hoy.
3. Es imposible explicar la navegación occidental en el Pacífico Sur sin la navegación previa hecha por las civilizaciones marítimas del Antiguo Perú.
4. La proyección andina en el Pacífico, desde la remota antigüedad hasta el presente, ha tenido un papel de primer orden en la transformación de la Cuenca del Pacífico en espacio histórico, económico y social.
5. Lo anterior es importante pues así el Perú y los otros países andinos del Pacífico pueden reclamar en la actualidad, con todo derecho, asiento de primera fila en las organizaciones internacionales que tienen que hacer con la Cuenca del Pacífico.
6. Esto último tiene relevancia en los tiempos actuales cuando la Economía del Pacífico se ha transformado en eje de la Economía Mundial.
7. La Civilización Mochica-Chimú creó un caballito de mar hecho exclusivamente para surcar las olas del mar.
8. Debe ser objetivo nacional del Estado peruano obtener que el Perú sea reconocido internacionalmente como lugar de origen del *surf*.

*São Paulo, junio del 2013*

## NOTAS

1. Conjunto de civilizaciones que se desarrollaron en el Antiguo Perú que aquí es entendido como el territorio que tenía el Perú independiente hasta 1822 cuando Simón Bolívar llegó al puerto de Guayaquil para su famosa reunión con José de San Martín: por el norte hasta el golfo de Guayaquil, por el sur hasta Antofagasta y por el Este el Alto Perú que incluía la actual Bolivia y vastos territorios que hoy son de Brasil (Estado del Acre y partes de los Estados de Rondónia y Mato Grosso).

2. La fuente de las cronologías de este artículo fueron tomadas de Craig y Von Hagen: 18 (V. bibliografía); las citaciones de textos en idiomas diferentes al castellano fueron hechas por el autor.

3. La Resolución Directoral Nacional N° 648 del Instituto Nacional de Cultura – INC de 27/08/2003 dice: "Artículo único – Declarar Patrimonio Cultural de la Nación al CABALLITO DE TOTORA, embarcación considerada como expresión de las manifestaciones tradicionales de la Cultura viva que caracteriza a las comunidades asentadas en el litoral del norte peruano y que contribuye a la identidad regional y nacional".

4. "Ipomea batatas... Camote... hierba rastrera domesticada y cultivada desde la época prehispánica. Se encuentran representaciones en la cerámica precolombina y tubérculos en las tumbas. Los restos encontrados en Chilca... se remontan a unos 10 000 años de antigüedad" (Brack Egg: 265).

5. Aquí se hablará de "comerciantes" ya que los auténticos comerciantes (sin aspas) son característicos de sociedades que intercambiaban bienes usando dinero característico de economías con mercado (dónde domina el valor de cambio dónde los compradores son desconocidos). Los "comerciantes" intercambiaban un bien por otro bien (trueque) dentro de una economía pre mercantil dónde domina el valor de uso (los compradores son conocidos).

6. El historiador Del Busto en un excelente libro (v. bibliografía) reconstruyó, con gran detalle, esa hazaña marítima casi mítica probablemente realizada en 1465.

7. Era un estudioso y por eso fue nombrado en 1572, por el Virrey Toledo, historiador oficial. Eso permitió a Sarmiento entrevistar Incas sobrevivientes (como también a algunos ancianos conquistadores españoles del Cusco) buscando información para su Historia de los Incas. El gran objetivo de Toledo era buscar elementos que justificaran la brutal violencia de la conquista.

8. También el autor tuvo el triste privilegio de ser uno de los que cargaron el cajón de Arguedas, hasta el cementerio de Lima, después que se suicidó en su escritorio del Departamento de Sociología de La Molina el 02 de diciembre de 1969.

9. Rostoworowski está citando el libro del Padre Acosta, reconocido internacionalmente por haber sido con ese libro uno de los fundadores de la disciplina conocida como Historia Natural, publicado originalmente en 1550.

10. Porque, por todo lo visto anteriormente, esas olas no son de un mar común pues, por ejemplo, como es internacionalmente reconocido es extraordinariamente rico para la pesca lo que le evidencian las estadísticas siguientes: el Perú el año 2005 ocupaba el 2° lugar del Mundo (el primero era China) en volumen de pesca (9 338 662 TM; FAO – Statistics Iceland, capturado por "google" 22/03/08); esa posición dudamos que haya cambiado. Por eso extranjeros como

los brasileños casi sorprendidos pueden decir lo siguiente: "El Perú es uno de los países más ricos del mundo en olas, recibe swells del Sur, Sureste, Noroeste y Norte a lo largo de todo el año en su extensa costa... En Pico Alto es posible surfear olas de hasta 25 pies...mientras que en Cabo Blanco es posible deslizarse por tubos por hasta 10 segundos. Ya en Chicama puede maniobrarse a lo largo de paredes que tienen hasta 2 kilómetros..." (Terra – WAVES – A Comunidade virtual do sur" – capturado por "google" 21/03/08).

11. Aquí se lleva en cuenta la experiencia del gobierno brasileño de Getulio Vargas quien, en los años 1940s, se empeñó para que su país tuviera, reconocido internacionalmente, un deporte de origen nacional: La Capoeira.

## BIBLIOGRAFÍA


ACOSTA, José de. *Historia Natural y Moral de las Indias*. Fondo de Cultura Económica, 1940, [1550].

AMAYO, Z., E. *British Policy in the War of the Pacific: Chile Vs. Peru and Bolivia, 1879-1884*. A Chapter of Free Trade Expansion in the Pax Britannica Period. Departamento de Historia, Universidad de Pittsburgh, Tesis de Ph. D., 1985.

ARGUEDAS, J. M. *El zorro de arriba y el zorro de abajo*. Editora da Universidade de São Paulo.

EDUSP, Colección Archivos 14, ALLCA XX, Edición crítica Eve-Marie Fell, coordinadora, 1996.

BIRMIGHAM, D. *The Maya, Aztecs and Incas Pop-up*. Tarquin Publications in association with British Museum Publications Ltd., Norfolk, Inglaterra, 1993.

BRACK, E., A. *Diccionario Enciclopédico de plantas útiles del Perú*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) Centro de Estudios Regionales Andinos "Bartolomé de Las Casas", Cusco, 1999.

BRAUDEL, F. *Historia e Ciências Sociais*. Editorial Presença Ltda., Lisboa, 1972.

COBO, Fray Bernabé. *Historia del Nuevo Mundo*. Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1956.

DEL BUSTO D., J. A. *Túpac Yupanqui. Descubridor de Oceanía*. Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2006.

DERPICH G., W. *Introducción al estudio del trabajador coolie chino en el Perú del Siglo XIX*. Tesis, Universidad Nacional Mayor de San Marcos - UNMSM, Lima, 1976.

EARLS, J. *Planificación agrícola andina. Bases para un sistema cibernético del sistema de andenes*. Ediciones Corporación Financiera de Desarrollo - COFIDE, Lima, 1989.

ELIAS de ZEVALLOS, H. *El entorno de Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las Islas salomón 1595-1596*. Editado por Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, Lima, 1995.

GRANT, N. *The Great Atlas of Discovery. A Pictorial Atlas of World Exploration*. Alfred A. Knopf, Nueva York, 1992.

HEYERDAHL, T., SANDWEISS, D. H. y NARVAEZ, A. *Pyramids of Tucume. The Quest for Peru's Forgotten City*. Thames & Hudson, Great Britain, 1995.

HEYERDAHL, T. *La navegación marítima en el Antiguo Perú*. Seafaring in Early Peru. Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1996.

HEYERDAHL, T. *A expedição Kon -Tiki. 8. 000 km. numa jangada através do Pacífico*. Edições Melhoramentos, São Paulo, 1951.

INCHÁUSTEGUI D., C. "Apuntes sobre navegación prehispánica en América". En: *América Indígena*. N° 3, 1995, México D. F., pp. 179 - 227.

LEVIN, J. *The Export Economies. Their Pattern of Development in Historical Perspective*. Cambridge, Harvard University Press, 1960.

LUMBRERAS, L. G. "Cultura, tecnología y modelos alternativos de desarrollo". En: *Comercio Exterior*. Vol. 42, N° 3, marzo de 1992, México D. F., pp. 199 - 205.

MELGAR B., R. "Las Islas del Pacífico Sudamericano: una historia negada". En: *Cuadernos Americanos. Nueva Época*. N° 54, vol. 6, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM.

MORIMOTO, A. *Población de origen japonés en el Perú: perfil actual*. Centro Cultural Peruano-Japonés, Lima, 1991.

MORIMOTO, *A. Los inmigrantes japoneses en el Perú*. Taller de Estudios Andinos, Universidad Nacional Agraria, Lima, 1979.

MORRIS, C. y VON HAGEN, A. "The Inka Empire and its Andean Origins". *American Museum of Natural History*, 1993.

MURRA, J. "El 'control vertical' de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas". En: *Visita de la Provincia de Léon de Huánuco, hecha por Iñigo Ortiz de Zuñiga*. Tomo II. Universidad "Hermilio Valdizán", Huánuco, 1972, pp. 23-48.

NÚÑEZ. E. "Recorrido por la Costa Peruana en 1813". En: *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú*. Edición del Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología - CONCYTEC, Lima, 1989, pp. 45-47.

PIZARRO, Pedro. *Relación del descubrimiento y conquista de los Reinos del Perú*. Edición de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 1978.

RAMA, A. *Formación de una cultura nacional indoamericana*. Siglo XXI Editores, México D. F., 1975.

REICHE, M. Nazca, Perú. *Secreto de la pampa. Informe preliminar para una interpretación científica de los dibujos preincaicos de Nazca, Perú e introducción a su estudio*. Corporación de Reconstrucción y Desarrollo de Ica, 1989.

ROSTOWOROWSKI de D.C., M. *Historia del Tahuantinsuyu*. Instituto de Estudios Peruanos-IEP, Lima, 1988.

ROSTOWOROWSKI de D.C., M. *Recursos naturales renovables y pesca. Siglos XVI y XVII*. Instituto de Estudios Peruanos, 1981.

ROSTOWOROWSKI de D. C., M. *Costa peruana prehispánica*. Instituto de Estudios Peruanos, 1977.

SARMIENTO DE GAMBOA, P. *Historia de los Incas*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1943.

SHADY S., R. Áspero. *La Ciudad Pesquera de la Civilización Caral. Recuperamos su historia para vincularla con nuestro presente*. Proyecto Especial Arqueológico Caral–Supe. Instituto Nacional de Cultura, Lima, 2008.

SHADY S., R. *Los valores sociales y culturales de Caral–Supe, la civilización más antigua del Perú y América y su rol en el desarrollo integral y sostenible*. Instituto Nacional de Cultura–Proyecto Especial Arqueológico Caral–Supe, 2007.

TORERO, A. *Quechua e historia social andina*. Editorial Universidad Ricardo Palma, Lima, 1973.

WATANABE, L. K. *Culturas Preincas del Perú*. Fondo Editorial de COFIDE, Lima, 1995.

**Enrique Amayo Zevallos.** Ph.D. Profesor de Historia Económica y Estudios Internacionales Latinoamericanos. Departamento de Economía. Programa de Postgrado en Ciencias Sociales. Universidad del Estado de São Paulo – UNESP. Programa Inter.- Universitario de Postgrado en Relaciones Internacionales "San Tiago Dantas" – UNESP – UNICAMP – PUC-SP.

Coordinador – "Núcleo de Pesquisas sobre o Pacifico e a Amazônia – NPPA"

BRASIL. Miembro de Número Correspondiente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

E.mail: eazamayo@fclar.unesp.br

# *Sociedad y Estado: participación ciudadana en las políticas públicas de fomento marítimo nacional*

CONTRALMIRANTE JEAN JESU DOIG CAMINO

*"LA PARTICIPACIÓN DE LA CIUDADANÍA EN LAS DECISIONES RELATIVAS A SU PROPIO DESARROLLO ES UN DERECHO Y UNA RESPONSABILIDAD". CARTA DEMOCRÁTICA INTERAMERICANA. OEA, 2001*

## INTRODUCCIÓN

Al abordar el tema de la participación ciudadana en forma asociativa se pretende contribuir con fortalecer las bases estructurales del sistema democrático nacional desde un punto de vista académico, anteponiendo los intereses nacionales ante cualquier interés político individual o grupal.

Del conjunto de intereses nacionales nos motivan los intereses marítimos, comprendiendo en el término marítimo la interrelación estrecha entre el mar, ríos y lagos navegables, que por razones geográficas especiales configuran al Perú como país bioceánico.

Nos anima operativizar el derecho fundamental a participar, en forma individual y asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, en un Estado que compromete sus máximos esfuerzos a incorporar la participación creciente de la población, para integración plena de la comunidad nacional, la movilidad social y el régimen democrático.

Este artículo ha sido estructurado en tres partes, la primera trata sobre antecedentes con definiciones conceptuales, luego un breve análisis de experiencias

y expectativas para finalmente arribar a conclusiones. El epígrafe que se presenta orienta el objetivo del ensayo académico.

## 1. ANTECEDENTES: RELACIONES CONCEPTUALES

*El proceso democrático: orientado a un sistema político eficiente*

La relación entre sociedad y Estado surge cuando la población asentada en un territorio se autodetermina a vivir en forma organizada, y denomina Estado al ente al cual delega el poder público (Hobbes 1651: 137), entidad de la cual forma parte efectiva cuando participa activamente en las políticas públicas por su naturaleza soberana.

Sin embargo, el principio de autodeterminación de los pueblos sufre su primer embate en las relaciones internacionales por el propio ente que creó al organizarse colectivamente, y al interior de sus propios Estados cuando este en sus diversos niveles abusa del poder delegado, y lo margina de la actividad política pública.

Desde que nace el Estado, la civilización humana continúa perfeccionando un régimen político que garantice la participación ciudadana en las decisiones relativas a su propio desarrollo, toda vez que es un derecho, responsabilidad y condición necesaria para el pleno y efectivo ejercicio de la democracia, porque promover y fomentar diversas formas de participación ciudadana contribuye a fortalecer la democracia como sistema político eficiente (OEA 2001: 5).

La Carta Democrática Interamericana establece que la OEA mantendrá consultas y cooperación continua con los Estados Miembros, tomando en cuenta los aportes de organizaciones de la sociedad civil que trabajen en esos ámbitos (OEA 2009), en claro reconocimiento de la participación ciudadana en el diseño y construcción de nuevas políticas públicas nacionales e internacionales.

La figura de la sociedad civil prevalece en el Estado de Derecho, porque es un término que permite distinguir entre ciudadanos iguales –al oficial o funcionario estatal del particular, al administrado del administrador público–, por diferenciación de rol pero sin discriminación alguna (Congreso 1993).

El Estado nacional compromete sus máximos esfuerzos para incorporar la participación creciente de la población en el diseño y construcción de políticas públicas, tanto en forma individual como asociada (Congreso 1994).

*La cultura marítima: máxima expresión social e histórica del espíritu nacional*

Fomento marítimo es tarea del Estado y de la sociedad en su conjunto, de contribuir a acrecentar el poder nacional, promoviendo el desarrollo y la defensa del patrimonio marítimo, al consolidar la conciencia marítima e identidad nacional mediante la exaltación de valores espirituales cívico-patrióticos, difusión de la cultura e historia marítima, investigación y explotación de los recursos del mar (Doig 1985: 65).

Es deber ciudadano cultivar valores del espíritu con todas sus potencias y recursos, porque el espíritu es la finalidad suprema de la existencia humana y su máxima categoría conceptual, así como la cultura es la máxima expresión social e histórica del espíritu (OEA 1948).

## 2. PARTICIPACIÓN CIUDADANA: EXPERIENCIAS Y EXPECTATIVAS EN EL CAMPO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

*Experiencias en la sociedad peruana: políticas públicas de fomento marítimo*

La sociedad peruana tiene su máxima expresión en la contribución al fomento marítimo nacional a una centenaria asociación civil de ciudadanos –civiles y militares–, que trabaja en forma apolítica de partidos o personas, silenciosa y anónima por el desarrollo y defensa marítima, es la Asociación Nacional Pro Marina del Perú -PROMARPE, institución cívico-patriótica de fomento marítimo, que por ser la más genuina organización patriótica de la sociedad civil, ha sido reconocida por el Estado como "Institución de Carácter Nacional" (Congreso 1922).

El 28 de agosto de 1909 se constituyó en Lima la Asociación Nacional en Pro de la Marina, institución que surge de la integración de agrupaciones cívico-patrióticas formadas tanto en la capital de la República como en provincias, en respuesta a la imprevisión del Estado nacional, que trajo por resultado la nefasta Guerra del Pacífico de 1879-1883 (PROMARPE 1990).

La ciudadanía aprendió la lección de 1879 y cultivando nobles virtudes cívico-patrióticas, se organizó en agrupaciones apolíticas que trabajaron con parecidos anhelos y similares aspiraciones a favor de políticas públicas de promoción y protección de los intereses marítimos, en 1881 con la Sociedad Patria y Libertad, en 1886 con la Liga Peruana, en 1890 con la Unión Nacional, en 1904 con la Junta

Patriótica, en 1907 con la Liga Naval fundada en Mollendo y extendida por toda la República, que logrando materializar sus esfuerzos mediante el óbolo patriótico permitió al Gobierno de la época cancelar la adquisición del crucero *Almirante Grau* que llegó al Callao en 1908.

Cuando en 1893 surgieron graves dificultades que estuvieron a punto de causar una ruptura entre Perú y Ecuador, se produjo en todo el país un gran fervor patriótico y surgió la idea de adquirir una nave de guerra por erogación popular, este movimiento nacional, culminaría con la fundación de PROMARPE en 1909 (Basadre 1970: 205).

Por último, en 1909 con la Liga Patriótica Nacional que tuvo por objetivo reunir fondos mediante un óbolo voluntario a fin de adquirir un Buque Escuela para la Armada, iniciativa secundada por la Sociedad de Artesanos de Mollendo, la Liga Universitaria de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos y por la Sociedad de Ingenieros del Perú.

La incorporación del Buque Escuela apropiado para la Marina de Guerra ha sido y es una aspiración institucional para PROMARPE desde su fundación, pretendiendo ser fiel intérprete de un requerimiento impostergable y prioritario para la Armada Nacional, precisamente en la formación inicial e integral de sus Oficiales, elemento fundamental y efecto multiplicador del esfuerzo económico empeñado en la renovación del material de guerra naval, y consecuentemente del poder marítimo de la Nación (PROMARPE 2012: 1).

PROMARPE intentó al crearse ser reflejo de similares organizaciones europeas de la época, pues según su fundador el ingeniero Teodoro Elmore: "La iniciativa privada ha creado aun en Inglaterra, Francia y sobre todo en Alemania, Ligas que asociando a los buenos ciudadanos han llevado su concurso a la acción oficial, tanto para allegar pequeñas sumas de dinero que en conjunto forman enormes cantidades, cuanto para educar y encauzar el sentimiento público en el sentido que conviene a los altos intereses de la patria". (PROMARPE 1909).

Con el tiempo el objetivo secundario de educar y encauzar el sentimiento público al que se refiere el fundador de PROMARPE, pasó a convertirse en el primero, sin dejar por ello de apoyar las colectas nacionales que posteriormente pudiese formalizar el Supremo Gobierno, al comprenderse que "...tales movimientos espirituales, en los que participaron tan lúcidas personalidades se acompañaron de colectas de dinero, más que para ayudar económicamente al Estado, para estimular a los hombres de

gobierno, a invertir lo adecuado de las rentas de la Nación en efectivos elementos de defensa de nuestra gran frontera marítima" (Quesada 1961: 24).

El compromiso de fomento marítimo con un enfoque cívico-patriótico deviene del ideario de PROMARPE, al aplicar el pensamiento castillano, que remarca el historiador Jorge Basadre: "En el caso de Castilla hubo todavía algo más: el convertir al Perú en potencia marítima, la cual implica una visión de gran formato" (Basadre 1961: 786).

La concepción marítima de Castilla está relacionada estrechamente con la influencia que tienen las líneas de comunicaciones marítimas, tanto oceánicas como fluviales y lacustres, en la vida del Perú y de los Estados Americanos (Vargas 1962: 204).

El objetivo específico del fomento marítimo nacional debe ser alentar a todo peruano diligente en asumir con responsabilidad e iniciativa personal y asociada, el rol ciudadano de país marítimo –bioceánico y antártico–, que le corresponde al Perú en su vida como Estado, misión providencial por su posición, extensión geográfica y recursos naturales en el subcontinente americano.

*Expectativas en la sociedad peruana: participación en políticas públicas de fomento marítimo*

Aplicando el método comparativo al estudio de políticas públicas, la percepción sensible es que la sociedad civil ha evolucionado en sus relaciones con el Estado, buscando pasar de la participación ciudadana individual organizada por asociaciones civiles, al de organizaciones de la sociedad civil en grandes foros o ligas, que agrupen asociaciones afines a los intereses nacionales, evolución que posibilita crear condiciones favorables para una efectiva participación ciudadana en políticas marítimas de Estado.

En tal sentido, cabe la posibilidad de contar con un espacio académico y cultural de expertos que propicie el debate nacional de grandes temas de fomento marítimo, esto es, de políticas públicas de protección y promoción de los intereses marítimos nacionales, en un marco de reflexión y tolerancia, con la finalidad de promover la generación de aportes y propuestas para solucionar los principales problemas de orden socio-económico del país, coadyuvando con la seguridad y el desarrollo nacional.

El objetivo que se propone es el de una conferencia anual de expertos y otros actores en la vida marítima del país, con inquietudes compartidas, que traten en forma sistemática, objetiva y académica, problemas relacionados con sus responsabilidades y misión, frente a sus propias instituciones y ante el país respecto de los intereses marítimos nacionales.

## 3. CONCLUSIONES

a. La participación ciudadana asociativa en grandes foros o ligas, son formas efectivas de participación de las organizaciones de la sociedad civil, en políticas de Estado sobre los intereses marítimos nacionales.

b. Los foros o ligas marítimas son alternativas para el ejercicio del derecho fundamental a participar en forma asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación, que sostiene y sustenta el sistema democrático del Estado.

## BIBLIOGRAFÍA


BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú.* (5a. Ed.). Lima, 1968). Histórica.

BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú.* (6a. Ed.). Lima, 1970, Universitario.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley Nº 4466 del 23 Enero 1922. Lima, 1922. Autor.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA. *Constitución Política del Perú.* (Edición Oficial). Lima, (1993), Editora Perú. Consulta 13/7/2013. http://www.tc.gob.pe/legconperu/constitucion.html

CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley Nº 26300 del 3 Mayo 1994. Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos. Lima, (1994). Autor. Consulta 17/7/2013. https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Fwww.congreso.gob.pe%2Fntley%2FImagenes%2FLeyes%2F26300.pdf

DOIG, Jean Jesu. "Fomento Marítimo". En: *Revista de Marina.* Lima, N°1, pp. 65-70.

HOBBES, Thomas. *Leviatán o la materia, forma y poder de una república eclesiástica y civil* (2a. Ed.). Traducción de Manuel Sánchez Sarto. 1940, México, 1980, Fondo de Cultura Económica. (Versión original 1651).

OEA. *Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre.* IX Conferencia Internacional Americana. Bogotá, 1948. Autor.

OEA. *Carta Democrática Interamericana.* Lima, 2001. Autor. Consulta 13/7/2013. http://www.oas.org/charter/docs_es/resolucion1_es.htm

OEA. *Manual para la participación de la sociedad civil en las actividades de la OEA.* Publicación ISBN 978-0-8270-5428-8. 2009. Consulta 13/7/2013. http://www.oas.org/es/sre/dai/sociedad_civil/Docs/Civil_Society_Manual(Spanish).pdf

PROMARPE. Carta del Comité Ejecutivo al Receptor de Correos. Lima, 17 Setiembre, 1909.

PROMARPE. *Estatuto y Reglamento de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú.* 1996, Lima, 1990.

PROMARPE. Moción de saludo: construcción Buque Escuela a Vela "Unión" del 15/12/2012. 2012. Consulta 15/7/2013. http://promarina.blogspot.com/2012/12/mocion-de-saludo-construccion-buque.html

QUESADA, Fortunato. (1961). Discurso de Orden por el 50° Aniversario de PROMARPE. En: *Revista Pro-Patria.* Lima, pp. 24-25.

VARGAS, Rubén. *Ramón Castilla.* Buenos Aires, 1962, Imp. López.

---

**Contralmirante Jean Jesu Doig Camino**. Agregado Naval, Aéreo y de Defensa ante la Embajada del Perú en Italia en 1998. Graduado en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM) 1992. Con estudios para optar a la Maestría en Realidad Nacional, Defensa y Desarrollo por la Universidad Particular Alas Peruanas (2007). Ha sido profesor de Planeamiento Estratégico y Administración Estratégica del Programa de Administración Marítima de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau". Graduado en la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Miembro del Comité de Trabajo de la Comisión de Estudios Estratégicos Marítimos (CEEM) DEL Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

E.mail: jjdoig@gmail.com

# *Aportes de los Miembros de Número al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, a través de los Discursos de Orden. (1975- 2013)*

DOCTORA HILDA ELÍAS DE ZEVALLOS

Con la presentación de estas ajustadas síntesis de los discursos de incorporación elaborados por los Miembros de Número, se pretende ofrecer un panorama de los diversos temas sustentados.

Deseamos con esto, demostrar que nuestro Instituto cumple con sus fines al *"Realizar, fomentar y divulgar la historia marítima, fluvial y lacustre y todos los acontecimientos relacionados con el poder Marítimo, incluyendo los de carácter estratégico y científico"* (Título Segundo-De los Fines- Artículo 5-a). Se trata de 56 trabajos que desde el año 1975 hasta el 2009 han sido editados en la Revista del Instituto.

Los temas se han agrupado por asuntos afines.

## TEMA: EL JUICIO HISTÓRICO

### *Comprensión y juicio histórico*

R. Padre Armando Nieto Vélez, S. J.
(24 de junio 1975)

Recordemos que el padre Nieto fue el primer Miembro de Número en incorporarse en una ceremonia pública. En este su meditado trabajo, puntualiza

el hecho de que los historiadores de todas las épocas han tratado de explicar los hechos buscando dentro de los mismos su coherencia. Es pues la comprensión el objetivo final de la historia y llegar a este punto, obliga al historiador a manejar complejas investigaciones, contrastar datos, buscar la ayuda de otras ciencias afines, haciendo de su estudio una verdadera interculturalidad. La realidad histórica por el manejo que requiere su pluralidad, puede necesitar de varias generaciones de historiadores para encontrar la comprensión de su estudio. Cita el Dr. Nieto a diversos historiadores que han planteado nuevas formas de investigación histórica, habiendo creado verdaderas escuelas de investigación o de manejo y razón de ella.

Se ha considerado los hechos diarios o comunes como "acontecimientos" y, al conjunto de estos con características similares y constantes, se les denomina "coyunturas". Cuando estas últimas tienen una larga duración que puede dar consistencia a una sociedad, se les denomina "estructuras". El análisis de todos los componentes de las estructuras es lo que nos puede llevar a la comprensión de la historia. Una historia que considera todo lo relacionado al accionar humano, se convierte en "una historia total". Se relaciona a la persona o al evento que se estudia, en su relación con las instituciones que lo conforman y al medio ambiente en que se desenvuelven. El historiador tiene la responsabilidad de manejar con un serio espíritu crítico, y honestidad todas las fuentes que consulta y finalmente elaborar un juicio histórico como resultado de su investigación.

## TEMA: GUERRA DEL PACÍFICO

### *Submarino, minas y brulotes en la guerra del 79 y sus autores*

Vicealmirante Pedro Gálvez Velarde
(24 de junio 1976)

Muestra cómo, ante la adversidad con que enfrentamos la contienda, la ingeniería de guerra de nuestros profesionales, como el ingeniero Federico Blume, con sus submarino; la originalidad del teniente coronel Pedro Ruiz Gallo con sus minas y la creatividad de Manuel Cuadros y el alférez Bondy, con sus brulotes, lograron golpear al enemigo y mantener una resistencia heroica.

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

Almirante Reynaldo Pizarro Antram
(10 de noviembre 2004)

Sus investigaciones de las armas utilizadas en la guerra, muestran un estudio minucioso de los cañones de 300 libras del sistema Armstrong. Logra comprobar que los cañones del *Huáscar*, utilizados en Angamos, fueron del mismo sistema, calibre y del año 1865, que los usados en la defensa del Callao.

### *El salitre, su valor estratégico en el siglo XIX, su influencia en la Guerra del Pacífico de 1879*

Contralmirante Óscar Penny Cabrera
(24 de agosto 2000)

Comenta acerca del monopolio mundial que ejerció Gran Bretaña en la explotación y venta del salitre tanto en India, como en Atacama y Tarapacá. El salitre, conocido por siglos en la India y China, era usado para obtener pólvora. Pero fue de una vital importancia en el siglo XIX, ya que no solo se le utilizaba como magnífico fertilizante, sino que "era la base para la fabricación de las nuevas pólvoras sin humo"; estas permitieron "mejorar la fuerza propelente en los cañones, evitando los residuos". El salitre se convirtió en un material estratégico, ambicionado por las grandes potencias que enfrentaron múltiples guerras en dicho siglo. Presenta el contralmirante un resumen acerca de las raíces históricas del monopolio del salitre sustentado por Inglaterra y las licencias que otorgara la Corona a compañías importadoras. Hace hincapié a la rivalidad en el comercio del salitre con otros países europeos como Holanda, Portugal y Francia. Contempla asimismo el diverso uso que se daba al nitrato de potasio, el de sodio y otras sales alcalinas. Al descubrirse el salitre en Atacama y Tarapacá a inicios del siglo XIX, "...fue Tadeo Haenke el primer químico que encontró el nitrato de sodio en dicha sustancia" y en buena cuenta "...el impulsor de la extracción del salitre con el procedimiento de su invención". Hasta el año 1840, el comercio del salitre salió por el puerto del Callao, luego se realizó por Valparaíso "sede de habilitadores y de agencias comerciales inglesas". El territorio de Antofagasta, capital de la provincia de Atacama perteneciente a Bolivia, donde se encontraban las salitreras que explotaba Chile, fue afectado con la elevación del impuesto al quintal de salitre por el Congreso Boliviano en febrero de 1878. Los cerca de 30 000 mineros, en su mayoría chilenos, que trabajan en estas últimas zonas, fue la justificación

que tomó el país del sur, para invadirlo militarmente y "...poder defender sus intereses", ante la inoperancia boliviana. El apoyo que le prestaron los ingleses y sus firmas capitalistas como Gibbs, Edwards y North, que controlaban el 60% de la industria minera fue decisivo para realizar la operación. A continuación, el contralmirante Penny desarrolla la guerra que Chile va a declarar al Perú, por su ambición a monopolizar el salitre de Tarapacá y destaca el hecho "...que fue el salitre el instrumento financiero que solventó y fue la causa misma de la guerra". Finalmente se ocupa de la actuación de Patricio Lynch durante la guerra y después de esta, así como de la guerra civil chilena y su relación con el salitre, en momentos en que los imperios alemán y británico disputaban supremacías y buscaban mantener mejores relaciones con Chile. Hacia 1940, el salitre fue sustituido por nitrato sintético y sulfato de amonio sintético. La era del salitre había terminado.

### *La corbeta* Unión *en la Guerra del Pacífico*

Doctor Percy Cayo Córdova
(10 de junio 1982)

Destaca la actuación de la corbeta *Unión,* en toda la guerra marítima. Su artillería y andar marineros, lograron importantes hazañas al mando de sus comandantes Grau, de la Barrera, del Portal, Villavisencio. Tal vez la más arriesgada de sus hazañas fue la de la doble ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo de 1880. Pero ya el mar estaba en manos del invasor. De regreso al Callao, las últimas naves peruanas, incluida la *Unión*, fueron hundidas, en enero de 1881. Los marinos, sin naves, pasaron a incorporarse a los ejércitos de tierra y a seguir defendiendo el honor de la patria.

### *Presencia de la Marina en la defensa de Lima*

Contralmirante Jorge Parra del Riego
(6 de abril 1993)

En la defensa de Lima, en la 2ª línea de fuego de la batalla de Miraflores, el 15 de enero de 1881, el personal de Marina se encontraba al lado de militares. El Batallón Guardia Chalaca al mando del capitán de fragata Carlos Arrieta, compuesto por personal civil matriculados en el puerto del Callao, que habían llegado a reforzar la Quebrada de Armendáriz, gracias a las disposiciones del

prefecto de la Provincia del Callao y comandante de Armas, el capitán de navío Luis Germán Astete. Guarnición de Marina, al mando del comandante Juan Fanning. Y la Compañía Celadores del Callao al mando del teniente coronel Benigno Zevallos Todos ellos defendieron sus puestos con valor y heroísmo.

### *La guerra con Chile y el* New York Times

Capitán de navío Francisco Yábar
(29 de setiembre 2004)

La prensa norteamericana a través de uno de sus más importantes diarios, el *New York Times*, da cuenta, según un punto de vista algo mediatizado, de la Guerra del Pacífico. Si bien resalta los éxitos del *Huáscar* y la audacia de Grau, considera infeliz el haber prolongado la guerra, cuando ya con la ocupación de Lima, todo estaba perdido. Se destaca ya el inicio del poder de la prensa escrita y su influencia en la opinión pública.

### *El quehacer político y su influencia en la Armada: la generación de marinos de la guerra con Chile. Notas para una interpretación histórico-política*

Doctor Raúl Palacios Rodríguez
(27 de abril 1984)

La vida militar, particularmente en la época de la guerra, se vio envuelta en el quehacer político partidario. Marinos destacadísimos como lo fueron Camilo Carrillo. Montero, Luis Germán Astete, Aurelio García y García, Miguel Grau, pertenecieron a partidos políticos, que agitaban la vida del país, con sus puntos de vista respecto al manejo de las gestiones de estado. Cada uno de ellos es analizado por el Dr. Palacios, haciendo hincapié, en que sus inclinaciones políticas, no afectaron su profesionalismo militar.

### *Julio Octavio Reyes, corresponsal de la* Opinión Nacional *a bordo del* Huáscar

Doctor Héctor López Martínez
(4 de octubre de 1989)

Destaca el desempeño periodístico de Julio Octavio Reyes, "corresponsal de guerra", destacado a bordo del *Huáscar*, por el diario *La Opinión Nacional*.

Hace toda la campaña marítima del monitor, enviando sus crónicas con gran objetividad, no exenta de emoción. Por sus agudas observaciones, aprecia que la tripulación del *Huáscar* se fogueó y maduró un espíritu de cuerpo, a lo largo de la campaña, siendo el inspirador su comandante Grau.

## TEMA MIGUEL GRAU

### *Reflexiones sobre la memoria del Comandante General de Marina, Capitán de Navío don Miguel Grau, presentada en 1878*

Doctor Geraldo Arosemena
(16 de diciembre 1976)

Comenta la detallada Memoria que Grau, entonces Comandante General de Marina, eleva al ministro del Ramo el 2 de enero de 1878. Son 24 Capítulos en los que se presenta las carencias y necesidades de la Escuadra. La falta de Ordenanzas Navales, lo inadecuados de los puertos, muelles y capitanías. Las factorías, arsenal y diques, se hallan en manos de particulares. Falta de armamento, de mantenimiento a las naves y de entrenamiento al personal. Esta Memoria no tuvo ni la prioridad ni la acogida que merecía y que nos colocó en total desventaja frente a Chile. El Dr. Arosemena puntualiza que la sagacidad y premonición de Grau, se sintetiza en Estas, sus palabras: "...cuanto afianza una buena escuadra a los intereses, la tranquilidad y la soberanía de la nación".

### *Orden de Operaciones al Capitán de Navío Miguel Grau, 15 de mayo de 1879*

Capitán de navío Fernando Casaretto
(29 de diciembre 1988)

Realiza un minucioso comentario acerca de la Carta de Instrucción que recibió Grau, entonces comandante de las Divisiones Navales peruanas, el día 15 de mayo de 1879 y que pese al reclamo de Este, para retrasar la salida y reparar sus naves, entrenar a sus tripulaciones y adquirir más armamento, no se le concedió. Antes bien, el mismo día debió partir rumbo al sur. El clamor popular y la prensa, presionaban "sin prudencia", al presidente Prado. Destaca Casaretto dos rasgos notables en Grau: supo cumplir con responsabilidad las Instrucciones frente a un enemigo superior. Y, su lealtad y honestidad reconocidas por el presidente, hicieron que se le delegue en las Instrucciones "...la opción de proceder según

su criterio en los casos no previstos". Su impecable actuación política, privada y profesional, han permitido ofrecer a las promociones de marinos su norma de conducta: "Seguid su ejemplo". Fue justamente el almirante Casaretto quien cuando se desempeñara de agregado naval en Chile, logró adquirir para la Marina del Perú, el original de la Carta de Instrucciones, en mayo de 1985.

### *Los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva Agüero, Porras y Bustamante y Rivero sobre Grau*

Doctor Jorge Basadre
(24 de octubre 1977)

Escoge a cinco notables personalidades quienes dan su testimonio respecto a Grau a quien lo habían conocido y tratado. Monseñor Roca y Boloña, resalta el desapego de Grau a recibir halagos y al tratarse de sus éxitos, siempre los reconoce que son de su tripulación. Manuel González Prada coloca a Grau como la personificación de una época y lo eleva a las más altas exigencias éticas. José de la Riva-Agüero destaca su profesionalismo como marino y su responsabilidad frente al partido Civil. Porras Barrenechea ve en Grau la síntesis del sentir y del orgullo nacional. José Luis Bustamante y Rivero, lo lleva a las alturas reservadas sólo a los héroes. El no conoció a Grau, pero su opinión y la de las personalidades mencionadas, coinciden totalmente.

### *Las dos casas del Almirante Miguel Grau, héroe de Angamos*

Arquitecto Alfonso Estremadoyro
(16 de mayo 1993)

Ofrece su testimonio del esfuerzo desplegado para restaurar la Casa Grau de Piura, lugar donde nació el héroe. Con el total apoyo de la Marina, la primera etapa se realizó entre 1963-64 y la segunda entre 1978-1992. La restauración fue total. También monitoreó los trámites para la expropiación de los terrenos de la casa y de las áreas que le habían pertenecido. Trámite que concluyó en 1993.

Respecto a la Casa Grau de Lima, lugar donde vivió con su familia en los últimos años de su vida, la Universidad Católica firmó un Convenio, otorgando a la Marina de Guerra por 99 años prorrogables, dicho local. El ingeniero Estremadoyro realizó la recuperación y remodelación del inmueble,

con la asesoría del Instituto Nacional de Cultura. Muebles, lámparas, cuadros, objetos de la época, fueron donaciones de particulares. El 27 de julio de 1984 fue solemnemente inaugurada. El ingeniero sostiene que la numerosa familia Grau no sólo vivió en los altos de dicho inmueble, sino también en los bajos y "...solicita que la Universidad Católica pueda cederla en las mismas condiciones para dar feliz término a esta obra de restauración, por ahora incompleta".

## TEMA: DERECHO DEL MAR

### *La protección ambiental del medio marino; perspectivas jurídicas internacionales*

Doctora Beatriz Ramacciotti
(4 de marzo 1993)

Nos presenta las repuestas que el Sistema Jurídico Internacional ofrece para la protección y explotación sostenible del medio marítimo. Respecto a los "fondos marinos", "Patrimonio Común de la Humanidad", por acuerdo de la Convención del Nuevo Derecho del Mar (1982), la explotación de estos estará sujeta a una regulación y administración centralizada.

El Perú se ha encontrado presente en los esfuerzos internacionales, para sistematizar los principios básicos sobre las relaciones humanas y su hábitat y la contaminación marina. Lo ha hecho en 1952, en la Comisión Permanente del Pacífico Sur. También en Estocolmo en 1972. La ONU convocó en 1982 a la Carta Mundial sobre la Naturaleza. Ese mismo año, en Jamaica se realizó la Convención sobre el Nuevo Derecho del Mar (CONVEMAR). En 1990, se llevó a cabo la Comisión de Desarrollo y Medio Ambiente de América Latina y el Caribe. En 1992, la Cumbre de la Tierra en Río, presenta una Plataforma de Acción: la Agenda 21, en la que el Perú insistió en la coordinación entre los estados costeros para "lograr un aprovechamiento racional de las especies que migran más allá de las 200 millas" y evitar la sobrepesca. Nuestra Constitución política, en su artículo 123, defiende nuestro hábitat. Para la Dra. Ramacciotti, "la política marítima del Perú, concilia las declaraciones y tratados del Derecho Marítimo Internacional, en especial del Programa 21 (ECO 92), con el enfoque de pensar globalmente y actuar localmente".

### *Los intereses marítimos del Perú en el año 2000*

Embajador doctor Alfonso Arias Schreiber
(18 de noviembre de 1994)

Reconoce la vigencia de la *CONVEMAR* (1982) y sus posteriores encuentros los que continúan su letra y propósitos: "...define los derechos y deberes de los Estados en las distintas zonas del espacio oceánico... regulando todos sus usos posibles. Ha dado nacimiento a dos nuevas instituciones, la zona económica exclusiva y los fondos marinos". Considerando que tarde o temprano, las disposiciones de la *CONVEMAR*, puedan ser obligatorias para nuestro país, ya que la práctica constante y general de los estados que la conforman, termina convirtiéndolas en normas consuetudinarias de derecho internacional, el embajador insta a que el Perú se adhiera a ella. Dentro de la *CONVEMAR* se encuentran casi todos los estados costeros. Nuestro país reconoce su dominio marítimo hasta las 200 millas (Constituciones de 1979 y de 1993), lo que no se opone a lo dispuesto en *CONVEMAR*.

El año 1994 el IEHMP se pronunció por la adhesión del Perú a la *CONVEMAR*, insistiendo ante los poderes del Estado. Mientras esto no se produzca asistiremos como país Observador a las Asambleas, sin poder intervenir en las decisiones que se adopten, quedando marginados de las utilidades, cuando se exploten los fondos marinos. Si bien los intereses del Perú, llegan hasta las 200 millas, se proyectan a otras zonas del espacio oceánico. Debe considerarse la proyección del Perú hacia la Antártida, inclusive hacia las islas centromeridionales de Oceanía. Y continúa el embajador, con la necesidad de contar con una Comisión Oceánica Nacional, que formule la Política Marítima del Perú. Paralelamente la labor de nuestra Cancillería y el Servicio Exterior, deben estar preparados para adoptar las normas entre los estados comprometidos en situaciones relacionadas con el mar, su hábitat, transportes, comercio, migraciones de cardúmenes y las interacciones de otros fenómenos naturales, en una palabra, mantener la alerta en lo relativo al Derecho del Mar.

### *El Perú y el Derecho Internacional en el proceso Antártico*

Embajador doctor Gonzalo Fernández Puyó
(26 de junio 1996)

Nos presenta las diversas etapas del proceso de la Antártida, desde las expediciones de su descubrimiento, las investigaciones de sus riquezas y el interés por ella de los estados (cercanos y lejanos). Ello ha generado "...las primeras

bases jurídicas para sustentar soberanía" y la de impulsar "...las investigaciones de sus recursos." Es en esta tercera etapa que Estados Unidos encabeza la formación de un Tratado Antártico (Washington 1959), con 12 países Miembros originales que tienen dos categorías: consultivos y adherentes. Perú alcanzó en 1989 la condición de Miembro Consultivo, con derecho a voz, voto y veto. Su responsabilidad lo compromete a realizar periódicas expediciones científicas con el BIC *Humboldt* y dar a conocer sus investigaciones. El Tratado Antártico ha creado un Sistema Antártico que se ha ido implementando con muchos otros organismos relacionados con sus intereses. El embajador reflexiona con solvencia acerca del interés que ha desatado este continente blanco como sus diversos minerales y su fauna. Además su situación geográfica es estratégica para las comunicaciones o para la interceptación. Existe el pedido para aplicar en ella "el principio del Beneficio Común de la Humanidad". Es pues muy laborioso hallar una igualdad jurídica para todos los signatarios. Puntualiza el hecho de que los Estados Sudamericanos no tienen la solvencia y la técnica necesarias para que llegado el caso de la explotación de las riquezas antárticas, no puedan competir con los países más adelantados, que ya han demostrado sus demandas. Confía que como país, Miembro Consultivo (1989) continuemos con las expediciones e investigaciones científicas, lo que nos dará más peso dentro del Tratado Antártico.

### *Notas para la historia de la contribución peruana al Derecho del Mar*

Doctor Juan Miguel Bákula Patiño
(30 de setiembre de 1983)

Nos ofrece una interesante visión de las legislaciones que desde el virreinato organizaban las travesías del comercio marítimo y que en 1822, al dictarse los primeros Reglamentos, se decreta la libertad de comercio. Al firmarse tratados de libre comercio con Estados Unidos y Gran Bretaña, estas naciones monopolizan el comercio mundial, afectando la existencia de nuestra marina mercante. A mediados del siglo XIX, se van a abolir las prácticas de "presas, bloqueos y corsos". La libre navegación por el río Amazonas se firmó en 1909 y al inaugurarse el canal de Panamá (1914), el Perú sostiene el principio "...de la función social de los espacios y vías de comunicación internacionales". Sostiene el Dr. Bákula que el mar, al ser hoy, mensurable, agotable en sus especies y apropiable por los intereses de las grandes potencias, fue necesario legislar el Derecho del Mar, donde se considera la plataforma continental, la explotación de las "pesquerías" y las anchuras del mar territorial que, cualesquiera que sean, deben concordar con los intereses del Derecho internacional. Sobre los "fondos marinos", la legislación está en estudio.

Lo que se obliga a la comunidad internacional es a "incrementar la investigación científica", para regular, autorizar y hacer un seguimiento de la explotación de la biomasa, de manera "...que su consentimiento sea el punto de decisión". El Perú cuenta para esta acción con el IMARPE.

### *Los intereses del Perú y la Convención para la reglamentación de las actividades sobre recursos minerales antárticos*

Contralmirante Jorge Villalobos Urquiaga
(26 de junio de 1989)

Nuestra adhesión al Tratado Antártico data del 11 de abril de 1981. Somos "país adherente", no consultivo. El contralmirante Villalobos analiza minuciosamente el Tratado Antártico. Señala la dificultad que se encuentra para fijar una forma jurídica que permita hacer de la Antártida "un patrimonio de todos", sin soberanía exclusiva y que beneficie a la humanidad. Por lo pronto, hasta ahora es un "continente de paz, que prioriza la investigación y el cuidado del medio ambiente". Sin embargo, la contaminación sí se está dando, debido a los contaminantes que arroja el hombre en otros continentes y que se movilizan por aire, mar y ríos hacia esa región. Consideramos que este fenómeno, cuando se exploten yacimientos en la Antártida, será mutuo. El Perú realiza expediciones de investigación con el BIC *Humboldt*, en el área de aplicación fijada por la Convención del Mar y, su actividad es "permanentemente evaluada por las otras partes contratantes". Opina el contralmirante Villalobos, que unos pocos países, pertenecientes a las Partes Consultivas del Tratado Antártico, han monopolizado el usufructo de la Antártida, debido a contar con un potencial económico y científico.

### *La protección del patrimonio cultural subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001*

Doctor Fabián Novak
(9 de marzo del 2006)

Nos introduce el Dr. Novak hacia la protección del patrimonio cultural subacuático, que se ha materializado con la aprobación de la Convención de la UNESCO el año 2001. Para precisar conceptos, aclara al detalle los términos que abarca dicha Convención. Sobre "patrimonio cultural subacuático" se entiende los restos materiales del pasado, los restos de existencia humana con carácter cultural,

sumergidos en el mar, en forma total o parcial, en forma periódica o continua (dependiendo de la marea), con un mínimo de 100 años. Resalta la importancia de proteger ese patrimonio sea en aguas oceánicas, lacustres o fluviales, porque revisten valores culturales, históricos o económicos y su rescate puede dar luces y explicaciones acerca de un pasado desconocido. Precisa que la pesca de arrastre, la construcción de obras públicas o privadas, las actividades industriales en busca y explotación de los nódulos polimetálicos, pueden acabar con los vestigios importantes. El pillaje de los sitios arqueológicos subacuáticos ha sido una constante que con esta Convención puede encararse.

Esta Convención fue aprobada en el pleno de la XXXI Conferencia General de la UNESCO en París el 2 de noviembre del 2001 y desde esa fecha viene siendo incorporada por los estados. Sus principios generales tienen como base la costumbre internacional, la doctrina mayoritaria de los publicistas, la jurisprudencia interna de los estados y la necesidad de formar funcionarios especializados en arqueología subacuática. A esto se suma las disposiciones específicas que tienen que ver con los derechos y deberes respecto a las aguas interiores, archipiélagos y mar territorial, también a la zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental, así como a los fondos marinos. El salvamento marítimo representa el último tema regulado por la Convención, que aclara que "las normas del salvamento marítimo ("*salvage law*"), no resultan compatibles ni favorables a la protección del patrimonio cultural subacuático". El Dr. Novak cataloga esta Convención como "un documento de gran trascendencia llamado a regular... con carácter universal... los bienes de trascendencia histórica y arqueológica... que forman parte de la historia de la humanidad".

## *Reflexiones acerca del principio de adyacencia y su aplicación en el Derecho Internacional de la Delimitación Marítima*

Doctor Miguel Ángel Rodríguez Mackay
(9 de junio del 2009)

El principio de adyacencia tiene su reconocimiento por la Corte Internacional de Justicia en su Fallo del 18 de diciembre de1951, en el caso de las pesquerías anglo-noruegas, en el que sentencian que "es la tierra la que confiere al estado ribereño el derecho sobre las aguas que bañan sus costas". Este derecho deriva sólo de "la realidad geográfica de la costa y el mar ante ella". La "delimitación de los espacios marinos entre estados contiguos se basa en la equidistancia". Asimismo, los derechos de exploración y de explotación sobre la plataforma continental "se

pueden adjudicar al estado ribereño *ipso jure*, en virtud del derecho internacional. En las aguas interiores el régimen de soberanía y jurisdicción es igual al de la soberanía territorial. Nos ofrece el Dr. Rodríguez especificaciones muy precisas sobre la forma de actuar en casos que se necesite aplicar la ley. El límite exterior del mar adyacente del estado costero, se define como los confines del espacio marítimo en dirección a la alta mar, hasta una distancia de 200 millas. Este límite exterior es "esencialmente un acto de decisión interna y soberana del estado", que debe considerar los Convenios de 1958 y la Convención del Mar de 1982. Se debe tener en cuenta las "...circunstancias geográficas que han jugado un rol básico en la solución de controversias relativas a fronteras marítimas, como son la extensión y la forma de las costas de los estados respectivos". Respecto al proceso judicial en La Haya, que Perú demandó al gobierno de Chile, el Dr. Rodríguez afirma que al "darse la superposición con la reclamada soberanía chilena, se abre al mismo tiempo, el camino para un proceso de delimitación cuya solución se daría por aplicación de la línea media o equidistante".

## TEMA: LA CONCIENCIA MARÍTIMA

### *Apuntes para una historia de la Conciencia Marina en el Perú*

Doctor Aurelio Miró Quesada
(23 de agosto 1976)

Nos ofrece una visión del interés y necesidad de navegar, específicamente desde el siglo XVI. Los esfuerzos por navegar en un mar desconocido y amplísimo que encabeza España y que celosamente quiere controlar "su mar" y "sus puertas" de acceso en Panamá y en Magallanes. La inmensidad de sus fronteras hace imposible detener la incursión de piratas, corsarios, filibusteros y particulares europeos. Hace un repaso de la acción defensiva de las fronteras marítimas por parte de los virreyes del Perú. El siglo XIX es testigo de la explotación de la riqueza de nuestro mar por particulares extranjeros. Los contratos que el Perú independiente realiza, en especial con Inglaterra, no detienen el contrabando ni la depredación del mar y de sus islas guaneras. Nos ofrece el Dr. Miró Quesada, la visión de Castilla para apoyar a la Marina y a la preservación del mar, sus ríos y lagos. El siglo XX ha "contribuido a reforzar la conciencia marina", cuando el año 1947 el Presidente Bustamante y Rivero" estableció la soberanía y jurisdicción nacionales sobre la plataforma submarina y el mar adyacente a nuestras costas, hasta una anchura de 200 millas". Con ello pretende "...resguardar nuestros recursos naturales allí contenidos. Actualmente, afirma el orador, hay una mayor

sensibilidad e interés por los temas del mar en la conciencia pública y que ha convertido al mar en 'personaje peruano'".

### *Conciencia marítima factor preponderante del poder marítimo*

Capitán de navío José Carcelén Basurto
(30 de setiembre de 1976)

El comandante Carcelén se explaya en el tema del mar "...el que genera un anhelo misterioso para ampliar el radio de acción de las actividades humanas". La ambición por dominar rutas y monopolizarlas, buscó el dominio de las zonas estratégicas y las naves de guerra significaron el elemento del poder. En el caso del Perú, cuando la población reconoce todos los aspectos relacionados con su mar y que pueden afectar el desarrollo y la seguridad de su país, entonces se puede decir que ha adquirido una conciencia marítima, la que unida al poder marítimo, conforman una dialéctica viva. La intuición de ello, la llevó a cabo el presidente Dr. Luis Bustamante y Rivero, el año 1947, cuando por Decreto Supremo "... extendió la soberanía y jurisdicción nacionales en el mar adyacente a nuestras costas, hasta una distancia de 200 millas", abriendo a la percepción de los peruanos "la potencialidad que se ponía a su disposición". El desarrollo pesquero, desde entonces fue evidente; el de las construcciones navales como el SIMA, estimuló las actividades paralelas y complementarias. Se pregunta el comandante Carcelén ¿por qué la Marina Mercante está tan venida a menos? ¿No ha habido una real conciencia marítima en este caso? Ella es un elemento del poder marítimo para un país. Es necesario estimular la investigación científica y tecnológica, es decir, las ciencias del mar. Y deja sentada "la tesis de que la conciencia marítima es fruto de una evolución que está en constante proceso".

### *La conciencia marítima: líneas de acción y reflexión*

Doctora Hilda Elías de Zevallos
(27 de agosto de 1998)

La conexión del hombre con el mar es milenaria y son los habitantes de las costas los beneficiarios de su presencia. Su riqueza puede ser utilizada y extendida a todos los grupos humanos. Lo que debe entenderse es como preservarla, ya que la contaminación de sus aguas proviene de lejos, como de basura, relaves mineros y otros desechos que lanzados a los ríos, llegan al mar o, el caso de los mismos

contaminantes provenientes de los pueblos costeros. Todos ellos afectan la cadena trófica y no permiten hacer sustentable el uso de sus riquezas. El océano es una envoltura acuática que ocupa el 71% de la superficie de la tierra y en el que las olas, las mareas, los vientos y las corrientes marinas, desplazan los procesos nocivos que se dan en su superficie. El mar como una gigantesca vía de comunicación, de comercio y transporte ve navegar en sus aguas toda clase de embarcaciones que a la vez que facilitan la interrelación humana, también contaminan sus aguas. Es otro motivo de preocupación y de acción conjunta para minimizar los daños, y saber utilizar en sus aguas, los medios industriales que allí se manipulan. La formación de nuestra juventud en la formación y usos de las ciencias del mar, deben ser asumidas por los colegios, las universidades y los institutos tecnológicos especializados. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, protege y preserva el medio marino, pero sin la ayuda de los directamente afectados poco se podrá alcanzar. Nuestro Instituto se halla siempre atento a brindar asesoría y dar la voz de prevención a los atentados contra nuestro Mar de Grau.

## *Ensayo sobre el mar. Motivaciones-conciencia-política*

Contralmirante Raúl Parra Maza
(16 de setiembre del 2004)

Da un gran énfasis al estudio de la geografía, como "sustento, guía y fuente de investigación", presentando una síntesis interesante de la historia antigua del mundo marítimo. Para el almirante Parra, el ambiente marítimo constituye un factor fundamental, "reto y desafío del Perú, para el proceso de regionalización y descentralización del país",

Ve necesaria la adhesión del Perú al Derecho Internacional del Mar. Puntualiza "la precaria situación de la Marina Mercante Nacional... lo que mantiene al Perú en evidente vulnerabilidad frente al desarrollo marítimo mundial". Un gran paso ha significado el ingreso a organismos como la Cuenca del Pacífico, APEC, PECC y PBEC, lo que ha brindado al Perú una presencia activa internacional, fortaleciendo nuestros intercambios con los países involucrados en el sistema Asia-Pacífico. Reafirma el almirante, que es necesario dar impulso a la educación superior en los estudios de las ciencias del mar, para dar impulso a la conciencia marítima nacional.

Plantea la necesidad de forjar una Política Marítima Nacional Peruana, como objetivo del estado peruano. Paralelamente, culminar con Chile el "último punto de nuestra frontera terrestre (Concordia)", para "a su vez fijar el límite marítimo pendiente". Finaliza, promoviendo un "Congreso del Mar, como un foro amplio

de discusión y evaluación de estudios, investigaciones y proyectos", en el que el IEHMP, pueda tener un papel preponderante.

## TEMA: ADQUISICIONES NAVALES

### *Las adquisiciones navales del Perú en la década 1860-70*

Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero
(26 octubre 1976)

Nos presenta un interesante repaso de los avances de la ingeniería naval en el siglo XIX: buques a vapor, granadas de explosión, baterías flotantes, blindados, plataformas móviles, monitores costeros y fluviales y la adopción del espolón. Ante el peligro de la guerra con Chile, se envía una Comisión a Europa (Aurelio García y García, Grau, Salcedo), para comprar la fragata blindada *Independencia* y el monitor *Huáscar*. La economía nacional no daba para mejores adquisiciones. Pondera el almirante, las cualidades marineras de ambos buques y su excelente artillería. Las compras efectuadas durante el gobierno de Pezet, van a estimular el trabajo de la maestranza naval de Bellavista el que construye el monitor *Victoria* y que participó en el combate del 2 de mayo de 1866, así como la goleta de madera *Loa*, que fue dotada de una "coraza de rieles" que la convirtió en un monitor eficaz, gracias al ingenio de los constructores peruanos. Considera desacertada la compra en octubre de 1867, de los monitores USA *Oneota* y *Catawba*, llamados *Manco Cápac* y *Atahualpa*, fabricados para servir en la defensa costera y fluvial. Otro gasto excesivo y precipitado fue la adquisición el año 1869, en Nueva Orleans, de los monitores *Marañón* y *Reyes*. Estima Vargas Caballero, lo inadecuado que resulta adquirir naves y armamento estando "en pleno conflicto" o "en vísperas de una guerra inminente". Una Armada debe estar preparada siempre, con comisiones técnicas adecuadas, para encarar a tiempo cualquier conflicto.

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

Contralmirante Frank Boyle Alvarado
(26 junio 2001)

Se ocupa del nuevo reto que las marinas, en el mundo, deben afrontar. Se trata de formar fuerzas conjuntas para una reacción rápida, frente a conflictos nacionales

o regionales, que requieran de apoyo inmediato. Ya se formó la Euromarfor, en 1995 y está en perspectiva otras fuerzas navales multinacionales, las que cuando se hallen en plena operatividad, lograran hacer disminuir los gastos militares, al dejar en manos de estas fuerzas supranacionales, sus requerimientos internos. Está previsto (Singapur, mayo 2001) que entre el 2001 al 20015 "serán comisionados 1 900 unidades navales de combate en el mundo" para ser destinadas a zonas de conflictos, donde los estados no puedan enfrentar por si solos sus problemas o sufran inestabilidad inmanejable. El almirante Boyle nos ofrece un panorama de las unidades navales con las que contó el Perú a lo largo de sus casi 180 años de vida institucional. Desde 1862 contamos con dos cañoneras lacustres en el Titicaca y donde se cuenta desde 1869, con un astillero. Una flotilla parte de Inglaterra (1863) para servir en los ríos amazónicos, estableciéndose en Iquitos, la sede del Departamento Fluvial de Loreto, con una factoría, un dique flotante y un apostadero naval.

Hemos realizado expediciones al Estrecho de Magallanes; luchado en la guerra del Pacífico, completando la defensa con el uso de "las fuerzas sutiles". En el siglo XX se han adquirido cruceros, sumergibles y se creó la primera Fuerza de Submarinos de Latinoamérica (1911). La Marina peruana ha tenido una actividad permanente, que ha demandado un esfuerzo constante y una responsabilidad cumplida. Retos futuros debe enfrentar como son el mantener la comunicación entre las cuencas del Orinoco y el Amazonas (1984) con la del Río de la Plata y su proyección al Atlántico. Además, acciones contra el tráfico ilícito de drogas, defensa de la ecología marítima, fluvial y lacustre; lucha contra el contrabando en dichas aguas. Las bases del desarrollo de nuestra Marina seguirán siendo: profesionalismo y tecnología adecuados.

## *El proceso de adquisición del* **Diógenes** *y el* **Sócrates**, *durante la guerra con Chile*

Capitán de fragata John Rodríguez Asti
(18 de marzo 2004)

Nos hace un seguimiento minucioso de la adquisición de las cañoneras *Diógenes* y *Sócrates*, por parte del gobierno peruano, cuando ya se había iniciado la guerra. Se reciben "donativos particulares" de todo el Perú con el propósito inicial de adquirir buques de guerra. La Comisión especial nombrada para ello, ve fracasados sus esfuerzos en Francia, Dinamarca y en Constantinopla, debido al bloqueo que hace Chile. Finalmente, se acude a un astillero alemán en Kiel, que

para el mes de marzo de 1881 los tiene listos. Al no contar con fondos para pagar el armamento, ni para despachar los buques, se decide venderlos. Al enterarse los agentes chilenos que eran del Perú, embargan las naves, que quedan fondeadas. Finalmente, un naviero inglés se presta a figurar como propietario y son abonadas las deudas por reparaciones y mantenimiento. El *Sócrates* es rebautizado como *Lima* y se tuvo que vender al *Diógenes*. En junio de 1889 zarpa hacia el Callao al mando del comandante Alzamora, donde arriba el 31 de agosto. "Este pequeño crucero simbolizó el renacimiento de la marina peruana, ya que no teníamos buques de guerra". Prestó importantes servicios en nuestra escuadra, hasta que llegado el Conflicto por Leticia, se le asigna a la Fuerza de Avanzada del Atlántico, junto al *Grau* y submarinos *R1* y *R2*. Parte el 3 de octubre de 1933, vía Panamá, Amazonas y arribando a Leticia el 12 de diciembre. Terminado el conflicto, se quedó en Itaya hasta que en 1940 fue dado de baja.

Respecto al *Diógenes*, este fue adquirido por la marina norteamericana, con el nombre de *Topeka*. Sirvió hasta 1930. El comandante Rodríguez resalta el esfuerzo desplegado durante la guerra para obtener los recursos necesarios para la defensa, aunque la improvisación, la falta de recursos y lo tardío de las adquisiciones, nos llevaron a la derrota.

## TEMA: ACTIVIDAD PORTUARIA

### *Desarrollo histórico de la actividad portuaria en el Perú y su futuro*

Capitán de fragata Miguel Flórez Nohessell
(31 octubre 1978)

Aborda el comandante la importancia del puerto (marítimo, fluvial o lacustre), como lugar de protección de las naves, para la transferencia de las personas y zona de intercambios. Las naves se han ido modernizando a lo largo del tiempo, así como los puertos y los sistemas de operaciones. El uso de contenedores y de buques contenedores, facilita grandemente el comercio, ampliando la capacidad del transporte. Asimismo se refiere al inicio de la actividad portuaria en el Perú, la que se remonta a épocas prehispánicas. En la costa se escogió zonas de abrigo (puertos), cerca a la desembocadura de los ríos. Allí se realizaba diversas actividades como pesca, producción agrícola, consumo y comercio. La colonia y la república han desarrollado las actividades portuarias gracias al comercio regional y transoceánico. Indica el orador que el comercio peruano debe asegurar su política de intercambios con "la participación activa de la Marina Mercante

Nacional". Si bien nuestros puertos han sido modernizados, todavía falta adaptarlos a técnicas de última generación. Se requiere de una política socio-económica y de integración para propiciar el transporte en el Perú. Tener presente que la actividad portuaria, "requiere de la capacitación y profesionalización de su personal en todos los niveles".

## TEMA: EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES DE GUERRA

### *Evolución de los buques de guerra y su armamento*

Señor Javier Buenaño Muro
(10 de abril 1980)

Nos presenta el Sr. Buenaño un análisis detallado de la evolución de los buques de guerra: de los de madera, de hierro y de acero y de los servicios que prestaron para los fines bélicos. Describe, asimismo, la maquinaria utilizada, el armamento y los combustibles. En la segunda parte, maneja el tema del desarrollo de los buques de guerra utilizados en la guerra ruso-japonesa de 1904-05 y en las dos guerras mundiales: 14-18; 39-45, respecto al uso del acorazado, del portaviones y del submarino. Estos dos últimos siguen construyéndose y son las grandes potencias las que compiten entre ellas y hacen uso de la propulsión nuclear.

Respecto a nuestra Marina de Guerra, asegura Buenaño que "la política acertada del mando naval ha hecho resurgir la escuadra que se mantiene alerta al uso de técnicas modernas y se encuentra en primera línea de defensa de nuestro territorio".

### *El rol de la Marina de Guerra del Perú, en la introducción de las técnicas mecánicas modernas a lo largo del siglo XIX*

Ingeniero Jorge Grieve Madge
(24 de agosto 1984)

El ingeniero Grieve resalta el papel precursor desempeñado por la Marina de Guerra, en el desarrollo económico del país. Hace una interesantísima introducción de la revolución industrial, su desarrollo, alcances y científicos notables, así como los lazos de ella con los países americanos. El impacto del siglo XVIII "siglo de las luces", sus avances en las ciencias, la razón y la tecnificación a todo nivel.

Las Expediciones Científicas enviadas a América y el interés por los estudios de su fauna, flora y mineralogía. Perú ingresó a la etapa de la mecanización, al modernizar su transporte marítimo y fue la marina mercante, con las operaciones de la Pacific Steam Navigation Co. (1938), con el primer barco a vapor con ruedas, *El Perú*, que llegó en 1840, gobierno de Gamarra. Con Castilla la Marina de Guerra entra a la etapa de la modernización, con el primer buque de guerra *Rímac*, fabricado en Nueva York en 1845. Al mismo tiempo se crea la factoría naval de Bellavista, que reunió mano de obra, capital y tecnología. Es pues el estado peruano el que impulsa la industrialización peruana, usando el capital que nos proporcionaba el guano. Para el río Amazonas se destinaron 4 barcos junto con los componentes para un arsenal naval un astillero y un dique flotante. Para el lago Titicaca llegan 2 barcos para ser armados en el astillero de Huaje, son el *Yavarí* y el *Yapurá*. La Escuela Técnica de Lima se crea en 1875, con maquinaria que permitía construir cañones de retrocarga de acero. En todas las ramas de la producción el Perú se va modernizando, de las que el ingeniero Grieve desarrolla a sus creadores y sus utilidades. Es contundente Grieve al sostener que la educación de los pueblos es el factor central e importante para el progreso científico, técnico e industrial de un país.

## TEMA: CAMPAÑAS MARÍTIMAS DEL GENERAL SAN MARTÍN

### *Campañas marítimas del General San Martín*

Contralmirante (R.S.) Laurio Destefani
(24 de noviembre 1982)

Miembro Correspondiente en Argentina

El contralmirante Destefani resalta la figura del general San Martín como la de un estratega en la lucha en tierra y en el mar. Su experiencia profesional la recibió en España, a bordo de la fragata *Santa Dorotea* (1797), con la que realizó seis campañas navales contra los ingleses. Entre 1803 a 1811, residió en Cádiz, donde alternó con criollos provenientes de Río de la Plata e ingresa a la Logia de Caballeros Racionales, inspirada en las ideas del precursor Miranda. En esta época luchó contra los franceses en Arjonilla y Bailen. En 1811 consigue su retiro y viaja a Buenos Aires, donde se le da el mando de los Regimientos de Granaderos a Caballo con los que libra la batalla de San Lorenzo (3 febrero 1813). Para entonces ya estaba relacionado con Blanco Encalada, Carlos María de Alvear, Zapiola, Irigoyen, Martín Guise, Hipólito Bouchard, quienes trabajaban por la libertad de

América. Desde 1815, los reinos de España en América, sufren la acción de las expediciones libertarias. Hace el contralmirante Destefani una larga relación de la expedición de corso del almirante Brown (1816), y señala la relación que tuvo con la expedición sanmartiniana, ya que el gobierno de Buenos Aires intentaba obtener información, difundir proclamas y alentar a los patriotas a través de Brown. Liberado el territorio chileno, San Martín organiza 10 acciones de corso, siendo la más conocida la de Hipólito Bouchard con la fragata *Argentina* (1817-1818). Destaca el autor, que apenas proclamada la independencia del Perú, San Martín apoyado por su Ministro de Guerra y Marina, don Bernardo Monteagudo, creó la Escuadra peruana, sus apoyos, infraestructura, dictó sus reglamentos, organizó sus servicios. Dictó el Reglamento provisorio de Comercio, el de Presas; el Reglamento Provisional de las funciones de un contador embarcado; dio normas para el fomento de la pesca; patentes de buques mercantes, disposiciones para nominar a los buques, para la utilización de los símbolos nacionales en los buques, etc. etc.

Culmina Destefani con estas palabras: "...cuando San Martín se retiró del Perú (1822), su acción marítima continuó subsistiendo, favoreciendo la causa de América. Había liberado el Pacífico y fue así que luego Bolívar no tuvo enemigos en el flanco marítimo".

## TEMA: LA MARINA Y PALMA

### *Ricardo Palma, la Marina y el mar*

Doctor Oswaldo Holguín Callo
(19 de julio 2011)

Destaca el Dr. Holguín el desempeño de Palma como personal naval en la Marina de Guerra del Perú, en calidad de oficial del Cuerpo Político de la Armada. Fue adscrito a la contaduría del bergantín-goleta de guerra *Libertad*, estacionada en las islas de Chincha. Posteriormente fue destacado al bergantín de guerra *Almirante Guise*, luego pasa a la contaduría del vapor de guerra *Rímac*, con el que tiene un naufragio en la punta San Juan (1 de marzo 1855). En 1856 se desempeñó en la contaduría de la corbeta de guerra *Loa*, con la que hace viajes a Chile y a las costas peruanas. Viaja a Paita, donde conoce a Manuelita Sáenz. Se plegó a la revolución de Vivanco contra Castilla (junto con muchos marinos) en noviembre de 1856. Dos años después volvió a rebelarse contra Castilla y fue exiliado a Chile. Para el año 1866 don José Gálvez lo nombra Jefe de la Sección

de Marina, pero su actividad política lo hace ser exiliado nuevamente. Su amistad con marinos notables y la admiración que profesaba al departamento de Loreto, le permiten ser elegido senador por esa zona. Los viajes realizados con la Marina y los particulares que realizó, le dieron un rico panorama de los hombres y de las sociedades. Culmina el Dr. Holguín, "destacó como poeta, tradicionalista, contador y marino práctico".

## TEMA: BIOGRAFÍAS

### *Contralmirante Lizardo Montero, marino ilustre, General en Jefe del Ejército del Sur, primer vicepresidente del Perú y encargado del poder ejecutivo*

Vicealmirante Rafael Durán Rey
(30 de noviembre 1984)

Desarrolla el vicealmirante Durán la agitada vida del contralmirante Montero, "único marino de nuestra historia republicana que llegó a ejercer la jefatura de estado... y quien se movía con igual desenvoltura entre las jarcias y cubiertas de los barcos de guerra, como entre los tumultuosos escenarios políticos que le tocó vivir". Recibido de guardiamarina en 1852, sirve en la fragata *Mercedes,* luego en la *Amazonas* y en el *Ucayali,* en el vapor *Rímac* y en el *Apurímac*. En 1856 Vivanco se levanta contra Castilla y es secundado por Montero y la Escuadra. Pero, vencedor Castilla separa del servicio a los revoltosos. A Montero lo destierra a Chile. Permaneció fuera del Perú hasta el fin del gobierno de Castilla. A su retorno es ascendido a capitán de corbeta y se le da el mando del vapor *Lerzundi.* (1864) Después de firmarse el tratado "Vivanco Pareja", el coronel Mariano I. Prado se levanta contra el gobierno de Pezet y Montero se une a este. Vencedor Prado, lo asciende a capitán de navío y lo nombra Comandante General de Marina. Tiene destacada actuación en el combate del 2 de Mayo, al mando de su buque insignia *Tumbes*. En junio de 1866 es nombrado Comandante General de la División Naval de Operaciones del Sur y Comandante del *Huáscar*. En 1872, es elegido presidente Manuel Pardo, y como senador por Piura es elegido Montero. Dos años después, Piérola se subleva contra el presidente Pardo. Con permiso del Congreso, Pardo parte al sur a sofocar la revuelta, Montero le acompaña con fuerzas militares y navales. Vencen a Piérola, quien tiene que huir. En 1875, ascendido a contralmirante, no pierde la oportunidad para lanzarse como candidato a presidente del Perú en las justas electorales de 1876. Sale elegido Mariano I. Prado. Al año siguiente es elegido senador por Piura, pero al estallar la guerra con Chile se le nombró Jefe Superior de las Fuerzas y Baterías de Arica

adonde viaja en el *Talismán*. Allí permanece toda la campaña marítima. Ocurrido el combate de Angamos, Prado retorna a Lima y lo nombra Jefe Superior, Político y Militar de los departamentos del sur.

Al ausentarse Prado del país, Piérola se levanta, proclamándose Jefe Supremo, en diciembre de 1879. Divide al ejército del sur restando poder a Montero, quien enfrenta a los chilenos en la batalla de Tacna el 26 de mayo de 1880, en condiciones desventajosas. Viaja a Lima a participar en las batallas de San Juan y Miraflores. Al ser ocupada Lima, Piérola se refugia en Canta y nombra a tres jefes político-militares, a Montero lo nombra en Cajamarca. Pero en Lima se nombra a un presidente provisorio para que se entienda con los invasores y se elige a Francisco García Calderón, quien nombra a Montero como vicepresidente (febrero de 1881). Ante esta situación, Piérola renuncia y viaja a Europa. Los chilenos desconocen a García Calderón y empiezan sus tratos con Miguel Iglesias, ante lo cual Montero se hace cargo del ejecutivo, trasladándose a Arequipa. Las fuerzas chilenas van en su busca, pero Montero no logra tener la adhesión de su ejército. Se dirige a Puno y se retira de la política (octubre de 1883). En 1890, restablecida la paz, es elegido senador por Piura. Culmina su exposición el vicealmirante Durán, solicitando que los restos de Montero sean trasladados a la Cripta de los Héroes, por su participación valiosa en toda la guerra del Pacífico.

### *El capitán de navío Luis Germán Astete*

Doctor Luis Enrique Tord
(22 de agosto de 1996)

El Dr. Tord nos presenta una genealogía de Astete, vinculándolo a antiguas familias de Lima, Cusco y del norte del país. Su faceta de marino se inicia en 1850, en el Colegio Militar y la Naval en el vapor de guerra francés *Algerie*. Presta sus servicios en varios buques de la armada. Participa en el levantamiento de Castilla contra Echenique y, posteriormente, apoya al general Vivanco contra Castilla, sublevación en la que también participan Grau, Montero y otros marinos. Vencedor Castilla, convoca a elecciones. En las elecciones para congresistas se presenta Astete y gana una diputación por Huaraz, permaneciendo en su curul entre 1860 al 65. Trabaja por fomentar la Marina de Guerra, de la que afirma es el origen del progreso de la marina mercante y esta, es la fuente del adelanto de la industria. Concluido su mandato, regresa al servicio y participa en el combate del Dos de Mayo en la nave *Sachaca*. Pide después licencia indefinida y desde 1877 apoya a Piérola, sublevándose y apoderándose del *Huáscar* para ir a Antofagasta

a traer a Piérola. Enfrenta un serio problema con dos naves británicas en Pacocha. Finalmente el *Huáscar* es abordado por las fuerzas del presidente Prado y Astete y los levantados son apresados. Cuando entre abril y setiembre de 1880, las fuerzas chilenas bloquean el Callao, sin poder tomarlo, Astete ejerce allí como Jefe político y militar. Derrotados en San Juan y Miraflores, Astete debe destruir las defensas del puerto y proceder de inmediato a hundir todas las embarcaciones nacionales allí surtas. De retorno a Lima es arrestado por los invasores y debe pagar un fuerte rescate por su libertad. Se dirige inmediatamente a la sierra para resistir junto con Cáceres, quien lo nombra Jefe de la Cuarta División del Ejército del Centro. En la batalla de Huamachuco el 10 de julio de 1883, se bate ante el enemigo, muriendo cuando quedó sin municiones. Terminada la guerra sus restos, junto con los de Grau, Bolognesi, Espinar y otros combatientes, son trasladados a la Cripta de los Héroes. Culmina el Dr. Tord pidiendo un mayor reconocimiento para con Astete, como ser que uno de los buques de la Armada lleve su nombre y también lo lleven calles y plazas del Perú.

### *Capitán de navío don Aurelio García y García. Marino ilustre, científico, ministro plenipotenciario. Embajador extraordinario y político sagaz*

Vicealmirante José Carvajal Pareja
(20 de mayo de 1994)

Desarrolla con rigurosidad y en detalle, el desenvolvimiento profesional de García y García, desde que ingresa con 17 años y es guardiamarina de la Armada. Para entonces ya había seguido estudios en el Convictorio de San Carlos y dominaba el inglés y el francés. Viajó a Inglaterra donde se construían los buques *Apurímac*, *Loa* y *Tumbes*. En 1856, obtiene licencia para navegar en los buques de la Marina Mercante por la costa peruana y Centroamérica. En 1862, se reincorpora al servicio al mando del bergantín *Almirante Guise*. Durante los viajes que realizó recogió valiosa información acerca de todos nuestros puertos y publicó "El derrotero de la costa del Perú", que fue el primer trabajo de su especialidad y que fue admirado y premiado en el país y en el extranjero. En enero de 1864, fue comisionado para dirigir e inspeccionar la construcción, en Londres, de la fragata blindada *Independencia*. Viajó con Grau y asistieron a la compra de las corbetas *Unión* y *América*. Con el grado de capitán de fragata se le nombró comandante de la *Independencia*. En octubre de 1867 fue comisionado a Estados Unidos para hacerse cargo de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*. A su retorno es nombrado comandante de la *Independencia*. Como era deseo del recientemente elegido presidente Pardo, entablar relaciones con los imperios de

China y Japón, nombra una importante delegación presidida por García como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú. Arriba a Japón en febrero de 1873 y después de arduas gestiones se logra firmar un Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación. Luego se dirige a Shanghai. Allí se firma en junio de 1874 un Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, a la vez que se firma una Convención especial que establece las modalidades que regirán para la inmigración de colonos chinos al Perú. Arriba al Perú en diciembre de ese año y se le rinde los aprecios debidos. Ejerce por un año el cargo de ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas. En 1878 gana la curul de senador por Ayacucho, pero al iniciarse la guerra, renuncia a ella y reingresa a la Marina como comandante de la 2ª División Naval y se le ordena partir a Arica con su división. Su insignia la izó en la *Unión* (8 abril 1879). Prado envía al *Huáscar* y a la *Unión* a continuar su acción por el sur. Llegan cerca a Valparaíso y en su retorno son emboscados por dos divisiones chilenas en Angamos. El *Huáscar*, sin escapatoria los enfrenta y la *Unión* logra huir. Deja el mando de la Segunda División y es enviado al Fuerte Santa Rosa en el Callao. En enero de 1881 se dan las batallas de San Juan y Miraflores en las que asiste García como secretario de campaña de Piérola. Ante la derrota se ordena hundir las naves que quedaban surtas en el Callao. Mientras tanto, Piérola dimite y sale del país (noviembre 1881). García retorna a Lima y, amenazado por los chilenos logra viajar con su familia a Inglaterra. Al término de la guerra, el general Iglesias lo nombra agente financiero en Europa y ministro plenipotenciario en Inglaterra, así como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario ante la Santa Sede (noviembre de 1883). Fallece el 25 de junio de 1888 a los 54 años. Fue embalsamado y sus restos reposan en el cementerio de Lima.

## TEMA: GEOPOLÍTICA

### *Estudio geopolítico-histórico de la influencia del Istmo de Panamá en el Perú*

Contralmirante Ramón Arróspide Mejía
(19 de setiembre de 1985)

Inicia su trabajo dando a conocer la organización de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos, ente dependiente del IEHMP, pero con "total autonomía de gestión". Enseguida desarrolla el estudio del tema central, que es manejado desde el punto de vista histórico, económico, social, militar, comercial y estratégico. Ofrece un panorama integral de la construcción del canal y la participación de obreros peruanos en él. También puntualiza la dependencia que tiene para el

tráfico mundial. Así como el uso del mismo, nos debe llevar al total cumplimiento del Tratado Torrijos-Carter, para que la transferencia total al gobierno de Panamá "no genere aumento de costos de peaje". Entre las recomendaciones que ofrece el contralmirante, cito: "...analizarse la influencia en nuestro tráfico mercante de los efectos de los buques de 'bandera de conveniencia que otorga Panamá". Por otro lado, el canal ha quedado estrecho para el paso de enormes "barcos contenedores" y portaviones, lo que ha llevado a realizar estudios para construir una nueva vía transoceánica, para lo cual el Perú está atento, junto con otros países latinoamericanos, para poder participar en las negociaciones diplomáticas y seguir preservando el principio de neutralidad, de paz y desarrollo. Así mismo, se debe encontrar otra alternativa, utilizando salidas al Amazonas por nuestra costa norte. Entre los principales usuarios del canal figuran Perú, Chile y Ecuador, que han visto reducidas las distancias hacia nuestros mercados de la costa atlántica y Europa. A través de nuestra historia, Panamá ha tenido una constante relación con la Marina peruana, la que se remonta a la época prehispánica, cuando balsas peruanas viajaban a comerciar hasta el Darién. Luego, se ha luchado juntos para enfrentar a corsarios y piratas. Durante la república, Panamá significó un hito para abastecimiento de material de guerra. Vale la pena recordar que para el día de su inauguración, 15 de agosto de 1914, el cazatorpedo peruano *Rodríguez*, fue el primer buque con pabellón de guerra, que cruzó el canal. Además, en la Escuela de las Américas de Panamá, oficiales y personal de Marina siguieron cursos especializados. Es pues una relación estrecha que nos une a Panamá.

### *Trilogía milenaria*

Contralmirante José García Valdivieso
(25 enero 1995)

Analiza el contralmirante García, los tres elementos sustanciales que han incidido en la evolución de la existencia de la humanidad y que son: el medio, el hombre y el poder. Respecto al medio, resalta el uso de los valles, ríos, selvas, sierras, costas y mares. De ellos el hombre obtiene sus alimentos básicos, su morada, productos de intercambio y comercio. El avance de la tecnología que aplica se da a diversas velocidades, pudiendo influir o dejarse influir por los contactos con otros medios con los que tiene relación. Nos brinda un panorama del desarrollo de las civilizaciones en las edades, antigua, media, moderna y contemporánea, puntualizando sus logros y sus protagonistas. Destaca especialmente, los acontecimientos más resaltantes del siglo XX, en los que la "bipolaridad" existente, juega un papel delicado en el "ajedrez político". El manejo que los

estados involucrados hacen de esta bipolaridad ha generado las bases para una nueva ciencia "la geopolítica": doctrina del espacio vital. Llegados a este punto y con los adelantos científicos a disposición, aparece el manejo del "poder nuclear", arma básica para ejercer control y adquirir poder. En lo que respecta al segundo elemento, el hombre, desarrolla las diversas asociaciones hechas para protegerse, para trabajar comunitariamente y para realizar conquistas. Distingue al hombre de la espada, representado en el guerrero, gladiador, conquistador, líder de milicias y de grandes ejércitos o, marinos descubridores, conquistadores jefes de grandes flotas. El hombre de la cruz, que de haber sido adivino o mago apreciado, se transforma en "ministro de la fe", en conductor de almas. En tercer lugar, reconoce al hombre de toga, que de pensador y observador de la naturaleza, se convierte en especialista profesional, consejero, asesor y maestro. A lo largo del tiempo "ha habido en algún momento, preponderancia de los unos sobre los otros", pero la experiencia ha aconsejado el mantenimiento de "un equilibrio en sus relaciones", a fin de mantener esquemas de supervivencia de los estados". Sobre el tercer elemento: el poder, considera que es el gran motivo del ser humano. Un poder que representa una tentación para las tres asociaciones de hombres. Un poder que al ejercerse, siempre enfrenta a una oposición que relativiza al poder central y que obliga a "una negociación del poder". Culmina el contralmirante García, sosteniendo que el mundo actual tiene una estructura multipolar y considera que la bipolaridad es una necesidad que daría "mayor estabilidad a los bloques-nación del futuro, a fin de gobernar mejor las relaciones político-económicas".

## TEMA: POLÍTICA INTERNACIONAL PERUANA

### *Opciones de la Política Internacional del Perú para nuestro ingreso al siglo XXI*

Embajador José de la Puente Radbill
(23 de junio de 1995)

Para apreciar la política internacional peruana del siglo XX, el Dr. De la Puente da una mirada a los años postreros del siglo XIX, en los que la guerra del Pacífico fue "el mayor trastorno nacional" que terminó de afectar a un país "en proceso de consolidación, que adolecía de un diseño de política internacional" y, en el que los militares de la emancipación "asumieron sin legítimo derecho", la conducción del país por más de cincuenta años. Ello nos aisló internacionalmente dejándonos en manos de "los cómplices del invasor", quienes utilizaron nuestros recursos naturales. El Perú del siglo XX realiza un esfuerzo enorme para encauzar

las equivocaciones del pasado y poner un rumbo seguro hacia l siglo XXI. Dentro del entorno nacional, el Dr. de la Puente sostiene que contamos con una diplomacia profesional que ha actuado en el ámbito internacional con gran solvencia y criterio y que frente al siglo XXI se debe reafirmar nuestras instituciones democráticas. Asimismo, al terrorismo hay que seguir combatiendo, sin perder de vista un diseño nacional que ponga su preocupación en nuestra población mayoritaria.

En lo que respecta al entorno internacional, debemos ubicar "aquellas áreas o países que tengan con respecto al Perú, intereses convergentes, discrepantes u opuestos". El Grupo Andino es una de las prioridades que no se debe perder de vista. Conviene también atender la política expansionista del Brasil y su accionar en las líneas de frontera de Loreto y Madre de Dios así como su anhelo de "llegar a ser bioceánico" y en esa ruta hacia el Pacífico se encuentra el Perú. En este tema la defensa de la ecología está muy ligada y debe ser enfocada dentro del "Derecho Internacional del Medio Ambiente. Asimismo, el Tratado Amazónico de 1978 "debe seguir siendo evaluado permanentemente por el Perú". Con Colombia "compartimos intereses vitales que podemos afrontar de manera conjunta". Con Bolivia, su mediterraneidad ha servido para que países vecinos hayan contribuido a mitigarla y ofrecerle salidas al Pacífico y al Atlántico. Con Chile, el Tratado de 1929 rige nuestras relaciones internacionales. Solo se espera que haya más reciprocidad en las inversiones que Chile hace en el Perú. Sugiere el Dr. De la Puente que Tacna "debe ser declarada Polo de Desarrollo". Respecto a Ecuador, ve con sutileza, el enfoque que se debe hacer en relación con los Estados Unidos. Finalmente asevera que la desaparición de la URSS ha servido para constatar que China será su sucesor "...y todos los países del mundo debemos reprogramar nuestra prioridades internacionales... frente al tercer milenio".

## TEMA: OCEANOGRAFÍA PERUANA

### *La investigación oceanográfica en el Perú, desde Humboldt a nuestros días*

Doctor Manuel Vegas Vélez
(23 de abril de 1986)

Este interesante trabajo bien podría considerarse como una historia de la investigación oceanográfica del Perú. Nos introduce con el estudio de Alejandro de Humboldt sobre la corriente fría que baña la costa peruana a inicios del siglo XIX, hasta la minuciosa relación de los principales exploradores y viajeros que han estudiado nuestra costa en los siglos XIX y XX y que han dejado valiosos testimonios de la fauna, perfiles y particularidades de la costa, puertos y ornitología.

Desarrolla los avances de la pesquería en el Perú y hace hincapié en el inicio de las funciones de la Comisión Hidrográfica de la Marina (1903), que el año 1964 va a denominarse Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina. El Dr. Vegas ofrece un estudio del guano y su uso, así como la actividad de la corriente cálida del Niño y sus repercusiones. Menciona a extraordinarios científicos alemanes, norteamericanos, franceses y de otras nacionalidades en el tema del desarrollo de la industria pesquera que han colaborado con los investigadores peruanos. Esta industria empieza a desarrollarse en la década del 40 y es el Servicio de Pesquería el que inicia los estudios de estadística pesquera, el que será reemplazado en 1970 por el Ministerio de Pesquería. En la década del 50 se da la Declaración de Santiago sobre la zona Marítima (1952) y se organiza la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), que organiza las normas sobre caza marítima y pesca de especies. Sobre el Instituto del Mar precisa que el año 1892, el comandante Camilo Carrillo lo había propuesto, sin embargo es en 1954 cuando se crea y el que está representado por voceros de diversas instituciones estatales. Sus fines son de investigación, control, publicaciones y reuniones científicas. El gobierno alemán ha contribuido a estos fines, con las actividades del BIC *Humboldt*. No olvida el Dr. Vegas de la acción y el estudio que las universidades deben ofrecer para preparar biólogos y especialistas en pesca. Presenta sus conclusiones de las que destacaremos la necesidad que tiene el Perú de "manejar científicamente el ámbito de océano Pacífico que está bajo su jurisdicción y soberanía". Así como ve necesario "preparar un gran plan nacional de investigación oceanográfica que coordine con todas las instituciones que trabajen en el mar". Frente al Nuevo Derecho del Mar, recomienda que es imprescindible "elevar el nivel profesional de todos los que estudian el mar peruano".

## TEMA: DOCUMENTACIÓN NAVAL BRITÁNICA EN LA ETAPA DE LA EMANCIPACIÓN

### *Apostillas sobre la documentación naval británica en la etapa de la Emancipación*

Doctora Ella Dunbar Temple
(14 de noviembre de 1991)

Utilizando la documentación naval británica sobre el periodo de la Emancipación hasta culminar la etapa bolivariana, la Dra. Dunbar se refiere a los aportes de esmerados y diligentes cónsules británicos, que ofrecen datos importantes desde una óptica político-diplomática y económica de América del

sur, dirigida a su gobierno. Cónsules que han servido en estos territorios y que han manejado el seguimiento del proceso emancipador. Gran Bretaña y sus cónsules estaban al tanto de las compras de buques y armamentos de los independentistas en Europa y en EE.UU. Cuando en 1808 se crea la Estación Naval Británica de Sudamérica en Río de Janeiro, se convierte en el centro de la actividad consular británica con sus conexiones con "los caudillos y gobernantes patriotas y realistas". Hace la Dra. Dunbar un recuento de la actividad de cada uno de los 6 Comandantes en Jefe de esta Estación Naval y de sus comunicaciones oficiales se observa, el accionar de las Escuadras y Ejércitos libertadores; las rencillas entre los jefes; sus desplazamientos; sus necesidades materiales y su actividad política. Cuando culmina la guerra de la Independencia (1824) Gran Bretaña nombra en cada país libre a sus primeros cónsules. Estos continúan siendo testigos y cronistas de todo lo que sucede en cada una de las nuevas repúblicas.

Finaliza ofreciendo un perfil de los principales próceres peruanos.

## TEMA: PESQUERÍA

### *La Pesquería Marina Peruana: del crecimiento al desarrollo*

Doctor Manuel Flores Palomino
(30 de junio 1994)

Es una contribución al conocimiento de la pesquería marina del Perú con el mayor énfasis en lo científico-técnico, que el Dr. Flores nos brinda. Los cuadros estadísticos que completan sus ponencias son contundentes evidencias de la pesquería a lo largo de 43 años (1950-1992). En primer término, desarrolla el panorama de nuestro mar; sus recursos y el proceso pesquero. Así como la evolución de la pesquería en cada una de sus décadas y las etapas de la pesquería y las tendencias de producción del mar peruano. Especifica el uso intermedio o final al que son destinados los recursos pesqueros desembarcados y cómo ha ido evolucionando su uso. Un rubro importante es el de la comercialización que el Dr. Flores lo maneja con una minuciosa estadística, así como el ingreso de divisas que ello significa. Respecto al consumo *per capita* de los productos del mar, manifiesta que es una paradoja "que siendo el Perú un productor mundial, estemos por debajo del *per capita mundial*", lo que significa que es necesario superar la ingesta de los frutos del mar con el apoyo estatal y con una política nacional. Sus conclusiones revisten una certera propuesta para el desarrollo sustentable de nuestra pesquería marina.

## TEMA: ANTÁRTIDA

### *El Perú, la Marina y el tema antártico*

Contralmirante Héctor Soldi Soldi
(19 de octubre 2000)

En este interesante trabajo, el contralmirante Soldi nos describe la geografía de este nuevo continente, así como la historia de su descubrimiento y la actuación de las expediciones científicas entre los años 1910 a 1950. El año Geofísico Internacional (1957-1958), realizado en la Antártica dio pie al incremento de nuevas estaciones científicas y al aumento de la población, pero también a la voluntad de crear un Tratado Antártico, que se concreta en 1959 y que entra en vigencia en 1961. Este distingue a 12 "países consultivos" con actividades efectivas en la Antártida y a "países adherentes" al espíritu del Tratado. Ante la ambición demostrada por algunos países por una posible explotación de minerales e hidrocarburos descubiertos en suelo antártico, se dio una protesta y manifestación mundial de rechazo, siendo el Parlamento europeo el primero en solicitar la prohibición de la minería en la Antártida (1989). El año 1992 se realiza la Conferencia Mundial del Medio Ambiente en Río de Janeiro; también se firma el Protocolo para la Protección del Medio Ambiente Antártico. Perú necesitaba formar "parte consultiva" del Tratado Antártico y defender "eventualmente sus intereses económicos", es así que en 1981 nos adherimos al Tratado Antártico como "miembro adherente", siendo aprobado por el Congreso peruano. Faltaba ser "miembro consultivo" para tener voto y veto, en el seno del Tratado, para lo que se "debía demostrar en forma efectiva nuestro interés" a través de Expediciones Científicas y en la instalación de una Base en el continente blanco. En este proceso le tocó a la Marina un rol fundamental y decisivo para lograr estas aspiraciones. Se prepara a los oficiales en las especialidades requeridas para realizar esta empresa (1980-1987). Se opta por la investigación de la biología marina a realizar en esa zona, ya que contábamos con biólogos experimentados en IMARPE y teníamos al buque de investigación científica *Humboldt*. Se planifica la Primera Expedición cuya responsabilidad queda en manos de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina, la que se realiza en enero de 1988. Se localiza el lugar para instalar la Estación Científica.

Y se cumplen los programas de investigación científica. En la Segunda Expedición se construye la Estación Machu Picchu. Con esta actividad, en el mes de octubre de 1989, el Perú fue aceptado como "miembro consultivo" del Tratado Antártico. Desde entonces se han ido mejorando los sistemas de investigación

con la colaboración del Servicio Industrial de la Marina. A partir del año 1996, el Ministerio de Defensa autorizó la rotación entre las tres instituciones de las Fuerzas Armadas, para la conducción de las expediciones antárticas. Hasta el año 2000 se han realizado once expediciones de ininterrumpida labor. El año 1999 se reunió en Lima la XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, que ha dado "prestigio al Perú como fiel cumplidor de sus compromisos antárticos" y se ha resaltado la labor de la Marina en estos compromisos.

Como reflexión final, el contralmirante Soldi recomienda "promover proyectos de cooperación científica con países especialmente latinoamericanos" y sugiere la creación del Instituto Antártico del Perú.

## TEMA: LAS MALVINAS

### *Las Malvinas, conflicto argentino-británico (abril-junio 1982)*

Vicealmirante Luis Giampietri Rojas
(23 de noviembre del 2000)

El enfrentamiento entre Argentina y Gran Bretaña es analizado en sus prolegómenos y en su desarrollo. Se inicia el trabajo describiendo el archipiélago: Malvinas (Falklands), Sandwich y Georgias del Sur, así como las expediciones que desde el siglo XVI, las descubrieron, hasta que en el siglo XIX, al independizarse las Provincias Unidas de América del Sur (Argentina), hereda jurídica y materialmente las Malvinas, nombrando el año 1831, un gobernador y comandante político-militar del archipiélago. Dos años después los ingleses se instalan allí aduciendo que esas islas "son propiedad del gobierno británico" y envían una dotación de gentes para vivir allí. Desde entonces Argentina ha intentado por todos los medios diplomáticos disponibles, la reclamación de su territorio pero Inglaterra "no deja margen a la discusión" y ocupa todo el archipiélago. Este grupo de islas ha permitido que Inglaterra siga practicando su colonialismo con toda impunidad y lo hace a sabiendas de la importancia que como punto crucial de comunicación interoceánica tiene ese territorio y además como zona de abastecimiento en caso de guerra. Económicamente allí se puede explotar el krill, ballenas, calamares, algas, ganado lanar, petróleo y nódulos minerales.

El conflicto se precipita ante situaciones problemáticas que atraviesa tanto Argentina como Inglaterra, cuyos gobiernos están entrampados en asuntos políticos

y económicos, lo que sumado a la presión mediática y popular están a punto de estallar. Pequeños incidentes entre comerciantes argentinos e ingleses, promueven "reacciones desmesuradas" en ambos lados, que movilizan sus flotas en el mes de marzo de 1982. El 2 de abril Argentina invade las Malvinas originando una inusitada actividad diplomática en la ONU, en la OEA, Washington, Londres y Buenos Aires. Nada puede evitar la reacción inglesa que se prepara a "recuperar sus tierras".

En los encuentros diplomáticos, Argentina recibe el apoyo de Panamá, Perú, Bolivia, Paraguay, Salvador, Nicaragua, Venezuela y Brasil. Se muestran neutrales: España, Chile. Estados Unidos tiene una posición pro-británica. Lamentablemente el TIAR no se pudo poner en funcionamiento a tiempo. Durante el mes de mayo y hasta el 14 de junio en que Argentina capitula, la lucha fue total (marina, ejército y aviación), usando las armas más sofisticadas del momento y originando grandes pérdidas humanas y materiales. Se pudo llegar a saber que Inglaterra "tenía intención de ceder una base de operaciones a los Estados Unidos en las Malvinas", lo que decidió a Argentina el adelantar al mes de abril la ocupación planeada para octubre.

Perú apoyó moral y "materialmente" a Argentina en este conflicto, "fue el apoyo más efectivo de todos los países". Observa el vicealmirante Giampietri, lo bien organizada que estuvo la logística en ambos contendientes. Pero las operaciones bélicas fueron mejor utilizadas y más experimentadas por parte de Inglaterra, "con ventaja técnica y personal, ya que podía operar de noche, frente a la incapacidad argentina de repeler esos ataques".

Entre las conclusiones presentadas, podemos resumir que: organismos internacionales como ONU, OEA, TIAR, "tienen un sistema inoperante y su influencia en los conflictos entre países es casi nula". No puede esperarse "apoyo de un país amigo, cuando sus intereses están condicionados a la situación del momento". El apoyo que Inglaterra recibió de Estados Unidos fue determinante para su triunfo. Además conviene tener presente "el apoyo que Chile dio a la política de Gran Bretaña y a Estados Unidos". Recomienda el autor que "Perú debe luchar en el campo diplomático para lograr que los organismos internacionales tengan el peso y el poder para resolver conflictos". En referencia a la Marina, pide que se mejore e implemente la Fuerza de Superficie, la de Submarinos, la Aviación Naval, la Infantería de Marina y la Fuerza de Operaciones Especiales.

## TEMA: DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA

### *Los mitos europeos y el mar peruano: influencia cultural clásica en las expediciones de descubrimiento y conquista*

Doctor Franklin Pease García Yrigoyen
(25 de Agosto de 1994)

Se ocupa el Dr. Pease de cómo los descubridores y cronistas apreciaron la realidad americana, teniendo en su subconsciente las ideas y mitos de sus respectivas mentalidades. Sus ojos apreciaban la nueva realidad con el tamiz de sus conocimientos acerca de su historia antigua, de su religión, y de su tradición oral. Se observa en los documentos del siglo XVI, que son los que tomamos como fuentes para la historia del Perú, la inquietud por la búsqueda de tesoros escondidos, de El Dorado, del paraíso terrenal, de las minas del rey Salomón, de las amazonas o de las fuentes de la vida eterna, todo ello enervaba la búsqueda y los sacrificios por encontrarlos. Lo habían leído o escuchado en la Biblia, en sus leyendas, en los mitos mediterráneos; estaban seguros de hallarlos en estas nuevas tierras.

El mar, ese azul infinito, invitaba también a llenar la imaginación con seres mitológicos y con monstruos. Asustaba a los navegantes y retaba a los más audaces, quienes fueron los que llegaron a descubrir islas y continentes y encararon la realidad: ni Edén, ni el Dorado, ni Amazonas, ni monstruos, lo que tenían al frente era un mundo real, humano, sin espejismos. De todo eso son testigos Hernán Cortés, Américo Vespuccio, Álvaro de Mendaña o Pedro Sarmiento de Gamboa. Entrando al siglo XVII, el panorama se va aclarando poco a poco y los estereotipos provenientes de la mentalidad europea van despejando la antigua mentalidad.

## TEMA: LA COLONIZACIÓN DE LA SELVA

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

Licenciada Alicia Castañeda Martos
(7 de noviembre 2001)

El trabajo de la licenciada Castañeda expone lo dramática que ha sido la aventura del internamiento en la selva, lugar virgen para los extraños a ella. Se ha ingresado con la cruz, cuando los misioneros pretenden conquistar almas para

Cristo; con naves, para que nuestros marinos afiancen esas tierras para la Patria, ubicando los seguros desplazamientos por las vías fluviales y otros, tal vez los más numerosos, con herramientas en busca del oro, caucho, madera. Todos estos grupos en su afán de cumplir con sus objetivos, han dejado allí su salud, su integridad, su vida, al encararse a tribus desconocidas, que los veían como "visitantes o intrusos peligrosos". Expone la licenciada Castañeda la cruel muerte recibida por los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West en las manos astutas de los indios antropófagos cashivos, en agosto de 1866. Aquellos cumplían disposiciones para ubicar vías fluviales que puedan comunicar a zonas andinas con más seguridad.

Nos relata la respuesta inmediata que da la autoridad del Departamento de Loreto, para buscar a los culpables. Hace, asimismo, hincapié en la importante participación de la Marina en la Amazonía, en su búsqueda de asegurar rutas para el comercio y para la inserción de esos vastos territorios a nuestra civilización, asegurando el cuidado de nuestras fronteras. Respecto a la población indígena asentada en las orillas de los ríos dice, "esta debió desplazarse y reubicarse, internándose, para huir de los comerciantes y depredadores de sus tierras". Como consecuencia se ve alterado el equilibrio ecológico y social. Estos dos mundos enfrentados culturalmente "deben reencontrarse y reconciliarse para compartir un destino común".

## TEMA: CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### *Ciencia y Tecnología en el desarrollo del Perú contemporáneo*

Doctor Ernesto Yepes del Castillo
(22 de agosto 2001)

Nos ofrece el panorama político-social peruano, a raíz de la derrota en la Guerra del Pacífico, en la que nuestra situación atravesaba por una lamentable desintegración, a la que se sumaba el atraso cultural, científico y tecnológico que vivíamos respecto a Europa. El siglo XX va a iniciar "una modernización del país dando impulso a la ciencia y tecnología", que va a estar personalizado en los hombres de ciencia, frente a un "débil ámbito académico y estatal". Avanzando el siglo XX, van a contribuir a mejorar estos estudios, las Escuelas de Ingeniería, de Agronomía y las universidades. Las décadas del 60 y 70 van a modernizar la economía, la política y la tecnología. Se multiplican las universidades y la población estudiantil y a ello se suma la orientación tecnológica que "va cobrando su fisonomía actual". El ámbito académico "ofrece alternativas tecnológicas al

empresariado, logrando insertar la universidad en el proceso productivo". Sin embargo "el lado científico de la actualidad académica quedó soslayado". Afirma el Dr. Yepes que es casi imposible seguir el ritmo de los países desarrollados, mientras no se de su espacio a la ciencia, como la impulsora de la tecnología y a ello contribuya el propio estado y la gestión académica privada.

### *Contribución de la ciencia y la tecnología al desarrollo de las actividades marítimas*

Vicealmirante Ricardo Zevallos Newton
(12 de setiembre del 2000)

Inicia su documentado trabajo ofreciendo los primeros usos del transporte marítimo, representados en troncos de árboles excavados, esto hace unos 8 600 años en el extremo Oriente, desde entonces han ido perfeccionándose gracias a la aplicación de nuevas técnicas en la construcción. La propulsión se hacía a remos y a vela. El uso de la madera para la fabricación de naves se hizo cada vez más selecta y fuerte, lo que permitió hacer travesías más largas y alejadas del continente. Cada técnica nueva que mejoraba la confiabilidad en el desplazamiento de los buques llevaba paralelamente al mejor aprovechamiento de los vientos. La experiencia y observación de los científicos, logró desarrollar instrumentos ópticos como: astrolabio, octante y sextante. Se multiplica el uso de los mástiles, se hacen más altos y cada uno de ellos lleva su propia fila de velas.

En el Mediterráneo, entre los siglos XIV y XVII, navegan carabelas y carracas, las primeras fueron las que portugueses y españoles utilizan para sus grandes travesías. El comercio se incrementa y la carraca se modifica resultando el galeón. La guerra en el mar requería "buques de guerra" y así empieza a usarse cañones y castillos en proa y popa. Astilleros ingleses fabrican buques de guerra con un casco más largo, disponiendo un mayor número de cañones en la cubierta, y una mejor distribución de estos. Los buques mercantes iban aplicando las nuevas técnicas de los barcos de guerra para favorecer la seguridad y rapidez de su comercio.

A mediados del siglo XVIII se desarrollan las primeras máquinas a vapor (1783) que utilizan carbón; van perfeccionando sus máquinas para generar mayor presión y hacia 1874 la presión alcanza 125 libras por pulgada cuadrada.

Utilizaron ruedas de paletas para la propulsión, que van a ir sustituyendo por la hélice. Pero no se abandonó el uso de las velas. Poco a poco el barco de casco de madera va siendo sustituido por planchas de hierro y este, después sustituido por el acero, con cascos más grandes y fuertes, tecnificándose más la propulsión a vapor con el uso de las turbinas y con calderas operadas a petróleo. Después de la Segunda Guerra Mundial, la ciencia unida a la tecnología, fabrica el motor diesel y la turbina de gas. Los buques se hacen más confiables y económicos.

Entre los siglos XIX y XX se perfecciona: el compás magnético, la astronomía náutica, la cartografía, oceanografía, meteorología, predicción de mareas y faros para la navegación. Hoy en día, se tiene recursos para determinar posición y velocidad por medio de satélite y el uso de del GPS, nos han hecho llegar a "un momento único en la historia de la navegación". Se está aplicando la energía nuclear para la propulsión naval. El vicealmirante Zevallos considera que "en nuestros tiempos han sido las necesidades de la defensa y de los conflictos bélicos los que han potenciado y financiado los desarrollos de la ciencia". Estos adelantos científicos y tecnológicos "se convierten en una exigencia de nuevas investigaciones y desarrollo en otros campos conexos, en una incesante realimentación".

## TEMA: CONTAMINACIÓN MARINA

### *Contaminación del medio marino: análisis de un problema mundial de interés prioritario*

Capitán de navío José Luis Guerola Lazarte
(26 de setiembre 1996)

Tema de prioritario interés para la sobrevivencia de los seres vivos, que el comandante Guerola lo estudia referido a las últimas cinco décadas. Nos hace ver lo compleja y seria que es la contaminación de los océanos, masa acuática que es fuente de alimentos, de recursos minerales y energía y un importante medio de comunicación y esparcimiento. Contaminación realizada por buques, actividades pesqueras, petroleras, industriales, domésticas, y agrícolas, siendo estas tres últimas las más contaminantes. Asimismo, la contaminación la realizan las descargas y accidentes con los contaminantes que llevan a bordo los buques, los desechos de la exploración y explotación de minerales marinos, desechos radioactivos y los resultantes de usos militares en el océano.

Si se tiene en cuenta la futura explotación de los nódulos polimetálicos que todavía no tiene normas mundiales que contemplen su explotación, puede comprenderse la incertidumbre del panorama que tenemos a la vista. Especifica el comandante Guerola las funciones y las normas de las instituciones internacionales que conforman el régimen jurídico internacional que ve la contaminación, como la OMI -1959- Organización Marítima Internacional, entidad que logra "relaciones de trabajo armoniosas entre muchas naciones y desarrolla tratados vinculados con la protección del medio marino. En el Perú, su contraparte es la Marina" a la que compete iniciar las acciones para ratificar los Convenios y aplicarlos.

Desarrolla la importancia de la *CONVEMAR*-1982 "el más importante hito en el desarrollo del derecho del mar". Describe sus artículos más importantes y considera que pueden ser perfeccionados a futuro. Así como varios organismos de las Naciones Unidas han constituido un Grupo Mixto de expertos sobre la contaminación del mar conocido como GESAMP, el que "evalúa periódicamente el estado del medio marino, mediante un amplio proceso de consultas".

Los problemas más graves de contaminación se dan en las zonas costeras, donde la interrelación de tierra, mar y aire es mayor. El Convenio MARPOL -1978 ve la prevención de la contaminación del medio marino, ocasionado por los buques. También contempla solucionar la falta de "instalaciones receptoras" en muchos puertos, para recibir los desechos generados por los buques. En estos desechos se encuentran organismos no deseados en el agua de lastre que pueden alterar el equilibrio ecológico, como bacterias causantes de enfermedades epidémicas. Se está investigando las opciones para evaluar la desinfección del agua de lastre. En este tema DICAPI ha tomado las riendas de prevención habiendo formulado un Plan Nacional de Contingencia. Falta aun disponer de los equipos y personal especializado. Existen Convenios de Intervención para casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos. En 1972 se aprobó el Convenio de Vertimiento y en 1989, el de Salvamento. Existen Convenios Regionales que adoptan acuerdos para combatir los problemas del medio marítimo y costero. Sobre el transporte de sustancias radioactivas, todavía no hay una reglamentación precisa que contemple "el derecho de paso inocente" de buques con material como el plutonio.

Invoca el comandante Guerola a "llevar a cabo una cruzada nacional de concientización para reclamar nuestros mares más limpios".

## TEMA: SEGURIDAD MUNDIAL

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

Doctor Luis Marchand Stens
(20 de julio del 2000)

El concepto de seguridad como se tenía planteado hace medio siglo, se ha visto en la necesidad de dar paso a una "ampliación de su temática que contenga un apropiado y moderno concepto de seguridad". Esto debido a acontecimientos como el haberse marginado el TIAR, como consecuencia de la guerra de las Malvinas (1982), y con los flagelos del narcotráfico, terrorismo y el problema de la pobreza crítica. Pero también el nuevo proceso de homogenizar la economía, tecnología, cultura y política, dentro del concepto de "aldea global".

El Dr. Marchand hace un recuento de los estudios y debates que está realizando la OEA, como son: el nuevo concepto de seguridad y el marco institucional en materia de seguridad. Desde 1991 se han iniciado los debates en grupos de trabajo y en comisiones y nos presenta la propuesta del embajador argentino hecha en mayo de 1993, que busca fórmulas de consulta y no de confrontación. Asimismo comenta otro informe presentado el mismo año por el Presidente del Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, que en sus palabras preliminares sostiene que "la seguridad del continente americano es un bien fundamental de su sociedad..."

Otra propuesta presentaron en forma conjunta, en 1994, entidades como "Flacso-Chile" y el "Wilson Center", que busca un Sistema de Seguridad que proteja la paz hemisférica y que prevenga las crisis y las confrontaciones. Canadá también promueve la "Seguridad Humana". El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), contempla también la "Seguridad Humana", destacando más la seguridad de la gente, del desarrollo humano, alimenticio, empleo y medio ambiente. Sin embargo, todos estos esfuerzos, hasta el momento no se ha logrado una definición al respecto.

El Dr. Marchand considera que "las cuestiones regionales deben ser visualizadas siempre dentro de un escenario mayor, es decir dentro del contexto mundial, teniendo en cuenta las fuerzas integradoras y las desintegradoras". Respecto al TIAR (Tratado Interamericano de Ayuda Recíproca), fue adoptado en1947 a raíz de la "guerra fría" por la tensión bipolar que amenazaba con una

guerra nuclear. Pero la situación actual del marco institucional americano, en materia de seguridad, ha marginado al TIAR desde la guerra de las Malvinas. La Carta de la OEA "no ofrece sustento legal para la adopción de medidas vinculantemente obligatorias sobre dicha materia". De los 34 miembros, sólo 23 han ratificado al TIAR. Por otro lado, la marginación política del TIAR "obedece a que en materia de seguridad y preservación de la paz, las decisiones de la OEA, para que tengan carácter obligatorio, tienen que ser confirmadas por el Consejo de Seguridad de la ONU". Propone el Dr. Marchand "explorar algún esquema contractual expeditivo que coadyuve a resolver la situación del TIAR y que sus objetivos se basarían en preservar la paz en el hemisferio y su ámbito sería intracontinental".

### *¿De dónde venimos? ¿Adónde vamos?*

Vicealmirante Óscar Anderson Noriega
(16 de marzo 2006)

Inicia su interesante trabajo presentándonos un panorama de la formación del universo; de la aparición y evolución de la especie humana. Luego desarrolla la génesis de la civilización andina; la Conquista; el Virreinato; la Independencia y la República. Enseguida ingresa a una segunda parte que contempla los bloques regionales. Zonas donde se han creado flujos regionales "han crecido rápidamente", como el NAFTA (norte América); el Mercado Común Centroamericano; el CARICOM en el Caribe; el Mercosur; la Comunidad Andina; la Unión Europea: el APEC y el ASEAN. Estos bloques regionales no restan independencia a los estados-nación, han sido creados por intereses económicos.

Sobre los Estados Unidos, potencia unipolar, "está siendo retada por otros centros de poder como China, India, Brasil, y otros países, que buscan alianzas para formar bloques económicos o político-económicos para asegurarse mercados y suministro de materias primas... y mantener un *status* hegemónico en su región". El bloque Norteamérica y Centroamérica, propulsado por Estados Unidos se mantiene gracias al aliento a las inversiones e incremento del libre comercio. Respecto a América del Sur, menciona al Mercosur y a la Comunidad Andina de Naciones. Estas organizaciones deberán "adaptarse a la globalización, con tratados de libre comercio con bloques regionales más grandes si quieren desarrollarse plenamente". Nos presenta un interesante panorama económico de cada uno de los países que integra el Mercosur, así como los que integran la Comunidad Andina de Naciones.

Acerca de la Unión Europea y sus 25 países miembros (hasta el momento), la considera como "el proceso de integración por excelencia y el más avanzado". Sobre la APEC, creada en 1989 en Australia, presenta a cada país que la integra y comenta que "Perú, desde su ingreso a este tratado ha incrementado sus exportaciones de materias primas y de productos no tradicionales. Sobre la ASEAN (países unidos del sudeste asiático), bloque liderado por China, va camino a superar a la Unión Europea y hasta a los Estados Unidos. Precisa el papel cada vez más importante que ejerce China en la economía mundial, como gran comprador de materias primas en países sudamericanos y como exportador de sus productos a precios sin competencia.

En la tercera parte, ¿A dónde vamos?, observa que el contexto internacional con la formación de bloques regionales ha logrado sustituir a la confrontación Este-Oeste del siglo pasado, pero observa que la sobrepoblación, las exacerbaciones étnicas y la delincuencia, corroen las estructuras de la sociedad, caso de África. Asimismo, la escasez de fuentes de agua, de energía y de materias primas, conforman un peligro a futuro, a lo que se suma: el terrorismo, la desertificación, el calentamiento global y otros problemas que se avizoran.

En el caso del Perú, observa con pesar, la falta de inversiones, la incapacidad del estado para manejar el rumbo del país, sin un Plan Nacional a largo plazo y sin un Acuerdo Nacional y con una débil estabilidad jurídica. Falta incentivos para la investigación y el desarrollo y se va haciendo mayor la brecha con los países desarrollados. Por lo tanto, nuestro futuro es incierto si a todo lo expuesto se suma el poder del narcotráfico, la acción del terrorismo, la explotación informal de los minerales, la pobreza y la corrupción. En fin, sólo podremos enfrentar este oscuro panorama en base a una expansión económica con disciplina fiscal y un trato justo con los inversionistas y respeto a los contratos con estabilidad jurídica.

## TEMA: ACCIONES FRENTE AL TERREMOTO DE 1868

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

Doctor Lizardo Seiner
(3 de mayo 2007)

Se ocupa el Dr. Seiner del devastador terremoto-maremoto, ocurrido en el sur del Perú, el 13 de agosto de 1868 y que afectó de manera frontal

"al floreciente puerto de Arica", lugar que ha sido remecido y destruido por terremoto-maremotos que han llegado a los 11° Mercalli, desde que fue habilitado por el virrey Toledo en 1569 y que se conoce desde entonces a siete de ellos. Lo ocurrido el 13 de agosto redujo a escombros a los departamentos de la costa sur y a sus puertos de Islay, Iquique y Arica. El efecto fue sentido, según testimonio de Aurelio García y García en su obra "Derrotero", (1870), hasta Samanco y Pacasmayo.

En Arica hallábanse al ancla siete naves peruanas: la corbeta *América* y la fragata mercante *Eduardo*. De la marina norteamericana, la cañonera de ruedas *Wateree*, el buque almacén *Fredonia* y *Rosa Elvira*; la barca inglesa *Chañarcillo* y el *Donregalon*. A los testimonios escritos de la tragedia, se suma las fotografías y aquellas obtenidas meses después por el buque inglés *Topaze*, que recorre Arica y Arequipa con máquinas de alta nitidez. La acción del gobierno es inmediata, el presidente Balta delega al ministro de Justicia y Beneficencia don Luciano Benjamín Cisneros, la responsabilidad de viajar al sur a ofrecer la ayuda estatal. A la vez se hicieron colectas públicas.

Prefectos y subprefectos dan cuenta a la superioridad de los daños. La Sociedad de Beneficencia Pública de Lima, con su director Manuel Pardo, se moviliza con prontitud, no solo con dinero, sino ofreciendo acogida a los huérfanos menores de 8 años, que llegan a Lima para "ser atendidos en salas destinadas al albergue", gracias a donaciones recibidas. Asimismo, barcos extranjeros cooperan conduciendo víveres, medicinas, instrumental quirúrgico. La acción de la Marina se inicia enseguida del desastre. Muerto el comandante de la corbeta *América* el capitán de corbeta Jurado de los Reyes, mientras trataba de salvar a su nave, el segundo comandante Carlos Ferreyros asume la responsabilidad y da cuenta de los sobrevivientes y de su labor para cuidar las partes útiles del barco. Barcos de la Marina peruana *Unión*, *Mayro*, *Tumbes* y *Meteoro*, se movilizan para llevar ayuda, a las que se suman naves extranjeras de la Compañía Inglesa de Vapores: *Inca* y *Supe*; francés *Lamotte-Picquet* y U.S.A. *Powhatan*. El apoyo logístico lo ofrecerá el astillero del Callao a las naves afectadas.

El Dr. Seiner hace un recuento del historial de la corbeta *América* desde que zarpa de Plymouth acompañada de su gemelo la corbeta *Unión*. En la costa peruana al mano del comandante Mariano Jurado de los Reyes, realiza varias misiones, hasta que es enviado al sur con su última escala en Arica, donde debía

esperar órdenes para su retorno. Estando allí le sorprende el terremoto; de los 164 tripulantes, 34 murieron. Culmina esta interesante crónica, resaltando la conducta de los oficiales Ferré, Larrea, guardiamarinas Chamorro y Rojas, más tres soldados de la guarnición y 13 de marinería. Para determinar el estado de la corbeta, se envía al comandante Guillermo Jones y al constructor naval Josiah Barret, quienes concluyen, después de minuciosa inspección, que la *América* está inutilizada para siempre.

## TEMA: SEGURIDAD NACIONAL

### *Seguridad nacional e integración civil-militar*

Vicealmirante José Luis Noriega Lores
(25 de abril 2002)

Enfoca su tema manejando el concepto del bien común, el que se convierte en el objetivo de toda sociedad. A medida que se perfecciona y madura esta nueva sociedad, da paso a las naciones y a los estados. Para mantener y defender el estado del bien común se requiere entre otras cosas, la seguridad nacional, esta debe convertirse en un "objetivo nacional permanente y en una misión irrevocable e irrenunciable del estado". La Seguridad Nacional está respaldada por la Defensa Nacional, cuyo núcleo fundamental son las Fuerzas Armadas. Ahora bien, entre estados pueden surgir conflictos de orden jurídico o de orden político. Los primeros pueden ser resueltos por "organismos de competencia supranacional"; los segundos pueden ser encarados con "modificación del derecho existente" en uno de los estados. Asimismo, una elaborada negociación puede llevar a una conciliación satisfactoria, pero, si se llegara a un conflicto sin solución, le tocaría a las Fuerzas Armadas ser el garante de la defensa y seguridad de la Nación. Se debe tener en cuenta que somos todos los miembros de una sociedad quienes debemos cooperar con la Defensa y la Seguridad nacional. Sobre la coyuntura actual considera el vicealmirante Noriega que no existe una "política de defensa nacional" en nuestra patria y hace falta tener una "Política de Estado" de larga duración.

También puntualiza la falta de un criterio con carácter valorativo que debe tener la ciudadanía, para considerar a las Fuerzas Armadas. Respecto a las relaciones civil-militares, predomina la actitud "coexistencial", observándose a veces, sentimientos de recelo. Invoca el vicealmirante a cambiar la actitud de

coexistencia por una convivencia fecunda, con un reconocimiento recíproco de valores de ambos sectores, lo que serviría para "incrementar notablemente la seguridad nacional".

## TEMA: PERÚ PREHISPÁNICO

### *El mar en el Perú prehispánico*

Doctora María Rostworovski
(24 de abril 2001)

Nos relata la Dra. cómo para los antiguos peruanos de la costa, el mar era "una ruta, un medio de comunicación y de intercambio". Los marineros prehispánicos obtenían sus conocimientos por la observación que hacían de las tonalidades del mar, de la fauna marina y de las estrellas. Utilizaron tipos de embarcaciones, unos para la pesca cercana al litoral, que la hacían en balsas pequeñas, confeccionadas de juncos; las había algo más grandes. Otras les servían para largas distancias, para ello, usaron grandes balsas, con velas, anclas (potala) y "guares", en las que podían entrar 12 personas, más su mercadería. Utilizaban juncos, eneas y totora. Poseían hasta dos pisos. El comercio se realizaba por trueques. Comenta la llegada a las costas de Lambayeque de dos grupos numerosos de navegantes venidos de otros lugares. Asimismo, el hecho novedoso de un enfrentamiento naval entre los seguidores de *Huáscar* y los de Atahualpa en la isla de Puná.

Sobre el curacazgo de Chincha prehispánica, nos refiere el interesante comercio que sostuvo con la sierra, llegando al Cusco con sus camélidos y la otra ruta fue la marítima, con sus balsas, con las cuales arribaba al norte, trayendo las "conchas de mullu" (Spondylus spp.), para celebrar sus ritos y ceremonias. Consideraban que ellas atraían las lluvias. El retorno del norte se hacía contra la corriente, para lo cual sus balsas utilizaban 2 juegos de "guares", que consistían en unas tablas de 3 a 4 metros, con medio metro de ancho, que se hundían a voluntad, entre las tablas de la balsa, "formando timón y quilla". Varios cronistas se ocupan de la maniobrabilidad que otorgaban los "guares".

Comenta la Dra. De una "insólita crónica de Sarmiento de Gamboa-1572" en la que señala el viaje efectuado por el inca Túpac Yupanqui hacia el oeste, retornando nueve meses después. No se ha ubicado a dónde pudo

llegar. Comenta las expediciones de Heyerdahl y de Savoy. Entre los mitos costeños, menciona el de la Vía Láctea, como un río caudaloso; el sol que desaparece en el mar por las noches, para luchar con monstruos marinos; las islas que son consideradas personajes y dioses, transformados en rocas, a los que se considera "huacas" y se les rinde culto. Durante la colonia, continuaron navegando en sus balsas a lo largo del litoral; abastecían a los barcos españoles, asumían la carga y descarga y hasta conducían a los pasajeros a puerto. Su comercio de cabotaje era más económico que el efectuado por naves españolas.

## TEMA: LÍMITES PERÚ–CHILE

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

Contralmirante Jorge Brousset Barrios
(31 de mayo 2001)

A raíz de una incursión chilena al territorio patrio, instalando un "puesto de vigilancia" de la Infantería de Marina de Chile, contrario al Tratado de Lima de 1929, el que resolvió nuestra frontera terrestre, el contralmirante Brousset hace las precisiones necesarias para "resguardar nuestra integridad territorial". Hace un minucioso desarrollo de los antecedentes del trabajo efectuado por la Comisión de Límites de 1930, en cumplimiento del Tratado del 29; así como un análisis de los deslindes terrestres y marítimos. Siendo "el punto de intersección del arco trazado con la orilla del mar (Concordia), el punto inicial de la línea divisoria entre Perú y Chile". A raíz de las dificultades que encontraban las embarcaciones de poco porte tripuladas por gente de mar con escasos conocimientos de náutica o que carecían de los instrumentos necesarios para determinar con exactitud su posición en alta mar, "se firmó en Lima un Convenio (1954) entre Perú, Ecuador y Chile, sobre Zona Especial Fronteriza Marítima". No fue un acuerdo de fronteras marítimas sino una voluntad de dar un área de tolerancia pesquera.

A continuación presenta las explicaciones del embajador Alfonso Arias-Schreiber, acerca de los deslices que se malinterpretaron en la firma del Convenio del año 1954, que partían de una interpretación equivocada. Y que por tanto "no se puede atribuir a dicho convenio el carácter de un tratado formal y específico de delimitación de frontera marítima..." La acción diplomática, la voz de la Marina y la presión de los medios periodísticos, lograron que "la Armada de Chile moviera

unos 200 metros la caseta de vigilancia que había instalado cerca de la frontera con el Perú".

**TEMA: PRO-MARINA**

***Pro-Marina: su primer medio siglo (1909-1959)***

Capitán de navío Jorge Guerrero Lang
(26 de agosto 1997)

Institución fundada el 28 de agosto de 1909 con la denominación "En Pro de la Marina", con la finalidad de adquirir un Buque Escuela. Se reconoce como precursores de ella a la Junta Patriótica de 1904, la que hace posible con su contribución, la llegada al Callao en 1907, de los primeros cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. También se considera que la Sociedad de Artesanos de Moquegua, con el impulso del Sr. Juan Köster, lanzara la idea de contar con un Buque Escuela para la formación de los Guardiamarinas. La Liga Patriótica Naval fundada en 1907, recogía fondos para adquirir un Buque Escuela. Finalmente se funda en el local de la Sociedad de Ingenieros la institución "En Pro de la Marina," por un grupo de marinos e ingenieros, siendo su primer presidente el ingeniero Teodoro Elmore. Se reconocen sus principios y sus primeros Acuerdos. Los fondos recogidos para la adquisición del Buque Escuela, fueron entregados a la Junta Patriótica Naval, la que en 1911 se fusiona con Pro-Marina.

La primera manifestación pública de esta se realizó el 8 de octubre de 1909, en la Plaza Grau del Callao y su primera Asamblea el 19 de diciembre del mismo año. En acuerdos posteriores se decide que es mejor adquirir sumergibles y se hacen las gestiones para que sean construidos en Italia. El gobierno (1923) se opuso y conservó los fondos destinados a esa empresa. Las explicaciones a este despojo salen en la revista *Mundial* del 24 de setiembre de 1920 y que el comandante Guerrero las presenta. Finalmente, Pro-Marina es reconocida por el gobierno de Leguía como "Institución de carácter nacional por su labor patriótica". Se crea un Fondo de Defensa en el que se puso el dinero incautado a Pro-Marina. Con todo ello se puede adquirir submarinos tipo R, torpedos automóviles y la construcción de la Base Naval en la isla San Lorenzo. Desde 1932, Pro-Marina "solo se concreta única y exclusivamente a realizar propaganda cultural y patriótica". Llegado el cincuentenario de Pro-Marina, el 28 de agosto de 1959, este se celebró con toda solemnidad.

## TEMA: SUBMARINOS

### *Submarinos de construcción alemana en la Marina de Guerra del Perú*

Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey
(20 de noviembre de 1996)

Al iniciar su disertación deja claro el vicealmirante Panizo "que la historia debe irse escribiendo conforme ocurren los hechos. El juicio sobre ellos se formará con el transcurrir del tiempo", por lo que el tema que ha escogido trata de hechos contemporáneos, cuando como Jefe de la Sección de Personal del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos, seleccionó a las dotaciones de la primera Comisión y, años más tarde, a la Jefatura de la segunda Comisión. La rama Submarina se inicia en 1911 con los sumergibles Laubeuf tipo SC, bautizados como *Ferré* y *Palacios*. En 1924 se renueva con la construcción de 4 submarinos tipo "R", fabricados en Connecticut, USA, bautizados como *Casma*, *Islay*, *Pacocha* y *Arica*, los que llegan con modernas técnicas de última generación. Conocidos como los "erres", sirvieron por muchos años como escuela de operación de submarinos y como escuela de vida para quienes los integraron. A los treinta años de servicio, se inicia el proceso de renovación, siendo construidos 4 submarinos tipo SALSA (SIERRA) , en los mismos astilleros de Connecticut, ellos son: *Lobo*, *Tiburón*, *Atún*, *Merlín*, luego cambiaron de nombre por *2 de Mayo*, *Abtao*, *Angamos* e *Iquique*. Sus adelantos obligaron a un "reajuste en los métodos y programas de enseñanza", creándose un "Puesto Central de Entrenamiento". El año 1964 se da de baja a los submarinos tipo "R" y se analiza la renovación de los submarinos tipo SIERRA, labor que se responsabiliza "al entonces Capitán de Navío Luis E. Vargas Caballero. Se toma la decisión de mandar construir 2 submarinos tipo 209 en el astillero alemán HDW de Kiel. Nos relata el vicealmirante Panizo los pormenores de la financiación y la relación de la Junta encargada del control de la construcción y de la preparación del personal que cubrirá esos puestos. La Comisión de Inspección viajó a Alemania en marzo de 1971 a tomar los contactos iniciales. Su designación fue muy estricta y laboriosa, así como la de la segunda Inspección, para Torpedos y hubo otras misiones de estudios relacionadas con el manejo de los nuevos submarinos. El primero de estos fue bautizado el 12 de octubre de 1973, como BAP *Islay*, en Kiel. Se nombra a todo el personal que lo conforma. El otro, es el B.A.P. *Arica* cuyo bautizo fue el 26 de noviembre del mismo año y se menciona a todo su personal. En 1976, se inicia un nuevo proceso para continuar con la renovación de submarinos y se decide por el mismo constructor alemán, nombrándose una Segunda Comisión de Control, que

viaja en febrero de 1978. Se comenta los detalles de la llegada y la permanencia en Kiel de este grupo, destacándose el trabajo y concentración de cada uno de sus componentes. También indica como se desarrolló el control de calidad de la construcción, tanto en el puerto y en el mar y la financiación de la misma. Comenta la formación de la Primera Asociación de Submarinistas del Perú, el 15 de diciembre de 1984. Asimismo su inolvidable visita al Gran Almirante Karl Doenitz, en Hamburgo. Finalmente presenta la relación de las dotaciones del BAP *Casma* y del *Antofagasta*, que arribaron al Callao, el primero, el 20 de marzo de 1981 y el segundo el 7 de setiembre del mismo año. El BAP *Chipana* arribó el 8 de octubre de 1983.

**Dra. Hilda Elías de Zevallos.** Profesora universitaria de la Universidad de Lima. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia y Defensores Calificados de la Patria, y de la Asociación Nacional Pro-Marina. Es autora del libro *Isabel Barreto Castro de Mendaña y su viaje hacia las islas Salomón* (1997) y colaboradora de la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.*

Email: helias001@gmail.com

# *El Pensamiento Militar Naval Argentino durante la Guerra del Pacífico (1879-1883)*

CAPITÁN DE CORBETA ARA LUIS FERNANDO FURLAN

## INTRODUCCIÓN

El conflicto que entre 1879 y 1883 enfrentó a Chile con Perú y Bolivia alteró la situación estratégica en el escenario del océano Pacífico, y tuvo repercusiones y consecuencias importantes en el frente del océano Atlántico. En este último caso, la Guerra del Pacífico provocó importantes modificaciones en el pensamiento militar naval de la República Argentina, como así también en su política de defensa.

El desarrollo de la Marina de Guerra argentina durante los años del conflicto del Pacífico experimentó cambios de distinta magnitud en los ámbitos de la doctrina; la composición de la flota; la adquisición de buques, armamentos y equipos; la formación del personal; la estructura orgánica; y la normativa institucional.

A continuación presentaremos, de manera resumida y selectiva, los aspectos más importantes de los cambios que se produjeron en la Marina de Guerra argentina a causa de los acontecimientos bélicos de la Guerra del Pacífico, y las líneas generales que adoptó, en consecuencia, el pensamiento militar naval argentino. Los temas se desarrollarán en base al concepto de Pensamiento Militar, el cual permitirá una visión amplia y contextualizada de los cambios que se generaron en la Institución Naval argentina en aquel momento, y que marcaron y guiaron la evolución posterior de la misma, e influyeron en la política de defensa nacional.

## EL CONCEPTO DE PENSAMIENTO MILITAR

Pensamiento Militar es un concepto vigente en los centros de estudios históricos militares de Europa y Estados Unidos, que fue incorporado por el Ejército Argentino a su doctrina, y constituye uno de los principios fundamentales que actualmente orientan las actividades de estudio, enseñanza, e investigación que se desarrollan en dos de sus instituciones: la Escuela Superior de Guerra y el Instituto de Historia Militar Argentina. Esta última entidad ha realizado una importante labor por difundir, a través de publicaciones, seminarios y congresos, el concepto de Pensamiento Militar en los ámbitos educativos y académicos de la Armada y la Fuerza Aérea.

Justamente, el Ejército Argentino ha definido el Pensamiento Militar como un "*Sistema de ideas y conceptos acerca del conflicto y la guerra, y sobre la interacción que ejercen en ello lo político, económico y social, más todo lo específicamente militar*"[1]. Por su parte, el Instituto de Historia Militar Argentina enriqueció ese concepto al agregar que "*Dicho pensamiento abarca la síntesis entre las influencias externas e internas a las Fuerzas Armadas*"[2].

Completamos lo expuesto con el resumen de un documento elaborado por la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino, a través de la Comisión de Investigación de Evolución del Pensamiento Militar[3], cuyos puntos fundamentales transcribimos a continuación:

- *"Afianzar el concepto de 'Pensamiento Militar' dentro del lenguaje profesional de las fuerzas armadas y al mismo tiempo abrir un campo de investigación interdisciplinario que reoriente las teorías vigentes sobre la defensa nacional".*
- *El Pensamiento Militar es el resultado de la "relación existente entre el acontecer militar y los estudios que sobre el mismo se fueron realizando, con el desarrollo teórico científico del resto de las especializaciones, las relaciones surgidas del mutuo desenvolvimiento (y) la influencia entre estos diversos campos..."*
- *"El desarrollo de la actividad intelectual realizada sobre aquello que afecta lo militar y la obra teórica racionalmente sistematizada, producida como consecuencia, provocan la necesaria presencia del 'pensamiento militar' manifestado en dicha obra".*
- *"Lo que se torna necesario comprender es que 'pensamiento militar' se denomina al producido de la acción de pensar ejecutada sobre aquel*

*pensamiento que toma como su objeto de tratamiento todo aquello que se relaciona con lo militar de modo directo. Por lo tanto, quien pensó y formuló obra respecto de la creación de medios que sustenten la actividad militar, contribuyó a la formación del 'pensamiento militar'".*

- *"Lograr la confluencia entre el pensamiento racional sistematizado, multidisciplinario y la guerra como fenómeno universal, es el cometido principal del pensamiento militar".*

El Pensamiento Militar está sometido a una constante evolución, es dinámico, tiene vigencia tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, y se lo debe ubicar en un determinado periodo histórico y ámbito geográfico.

También es importante observar que al estudiar un determinado Pensamiento Militar se deberán tener en cuenta, entre otros aspectos, las ideas filosóficas, políticas y aquellas que sirvieron de base para la organización y conducción militar; la contribución de distintas personalidades militares y civiles respecto a teorías, doctrinas, organización, armamento, etc.; y las distintas influencias exógenas y endógenas recibidas. Del análisis de todos aquellos elementos será de suma utilidad descubrir si se experimentaron avances, retrocesos, aportes trascendentes, o estancamientos en el Pensamiento Militar, y cómo ello influyó en las fuerzas armadas y en la defensa nacional. Es así que merecen particular atención los periodos en los que se pueden identificar cambios y nuevas concepciones u orientaciones en los campos político, estratégico, y militar.

## CONTEXTO MUNDIAL

La Guerra del Pacífico (1879-1883) se produjo mientras en Europa se atravesaba por el periodo de la "Paz Armada" (1871-1914), época marcada por el desarrollo del imperialismo, y el progresivo deterioro de las relaciones entre las principales potencias.

El contexto mundial entre 1879 y 1883 se caracterizó, en líneas generales, por los siguientes fenómenos y acontecimientos:

- la fuerza adquirida por diferentes ideas, sentimientos y actitudes (positivismo, progreso, sentido de misión, conciencia de la indiscutible superioridad de la civilización occidental, vocación de cruzada cristiana y misionera, espíritu aventurero, paternalismo, humanitarismo, lucha contra la esclavitud, darwinismo, interés por el conocimiento geográfico y las exploraciones);

- el extraordinario desarrollo del proceso de industrialización;
- el apogeo del carbón, el hierro, y el acero;
- la domesticación de la naturaleza;
- el avance de la ciencia (física, química, electricidad);
- las innovaciones tecnológicas (perfeccionamiento del maquinismo en distintos rubros de la producción, etc.);
- la expansión de las comunicaciones (canales, puertos, telégrafo);
- el perfeccionamiento de los transportes (navegación a vapor, ferrocarriles);
- el notable incremento del comercio;
- la ampliación del capitalismo industrial y financiero;
- la búsqueda de materias primas, mercados e inversiones;
- la expansión territorial y colonial por África, Asia y Oceanía;
- la ampliación de los imperios coloniales existentes (de Francia e Inglaterra);
- los nuevos pretendientes a la expansión colonial (Italia, Bélgica);
- la formación de alianzas y bloques entre las potencias;
- la existencia de proyectos geoestratégicos antagónicos;
- el reforzamiento militar de las potencias

Luego de su derrota en la guerra franco-prusiana (1870-1871), Francia estableció la III República. En Europa comenzó a prepararse para una eventual nueva guerra contra el Imperio Alemán, mientras que en ultramar, gracias al impulso del ministro Jules Ferry, retomó con gran ímpetu la expansión colonial en África y Asia (continuación del proceso de ocupación de Argelia y de los territorios de Indochina, y protectorado sobre Túnez en 1881).

Gran Bretaña era la principal potencia económica, industrial, comercial y financiera del mundo, y poseía el poder naval más poderoso, y un considerable imperio colonial. En ultramar se concentró en dominar las principales rutas marítimas, y priorizar la defensa de la India, para lo cual se protegieron todos sus accesos marítimos y terrestres. En África logró el protectorado sobre Egipto (1882), para controlar el canal de Suez y la desembocadura del Nilo; inició la expansión y ocupación del Sudán, lo cual provocó la prolongada guerra *mahdista*; y en Sudáfrica luchó contra los colonos *bóers* y los zulúes (1879-1881). Para

contener la expansión de Rusia por Asia Central y proteger las fronteras de la India, los británicos pelearon duramente en Afganistán (guerras afganas). En el Mediterráneo Oriental había adquirido Chipre en 1878, un punto clave para las comunicaciones marítimas estratégicas.

El Imperio Alemán había logrado su unificación luego de tres guerras sucesivas: contra Dinamarca (1864), Austria (1866) y Francia (1870-1871). En esos conflictos la moderna maquinaria bélica germana fue decisiva, y Alemania se convirtió, en poco tiempo, en el poder militar más importante de Europa. Además, la economía de Alemania creció y se desarrolló de manera vertiginosa, su comercio comenzó a ampliarse, obtuvo importantes avances en ciencia y tecnología, y logró constituir un potencial industrial considerable. En política exterior la acción del canciller Otto von Bismarck (1871-1890) se orientó a fortalecer la posición de Alemania en Europa y, en atención a los propósitos revanchistas de Francia y a cualquier coalición que afectara la seguridad alemana, logró formar la Liga de los Tres Emperadores (Alemania, Rusia y Austria-Hungría) y la Triple Alianza (Alemania, Austria-Hungría e Italia), y apoyó las apetencias coloniales de Francia para mantenerla alejada y fuera de Europa, a la vez que promovió fricciones entre franceses y británicos en ultramar.

Heredera de una secular tradición imperial y expansionista, Rusia tenía objetivos geoestratégicos bien claros. Sus avances por Asia Central y Oriental buscaban definir y delimitar su territorio continental y obtener una salida hacia los mares cálidos o templados (Índico, Mediterráneo, y Pacífico). En sus avances chocó con Gran Bretaña (que veía peligrar la defensa de la India y el acceso de una nueva potencia al Mediterráneo), el Imperio Turco Otomano (vaya hacia el Mediterráneo y poseedor de los estratégicos estrechos de Bósforo y Dardanelos), y el Imperio Austro-Húngaro (disputa de los Balcanes). El expansionismo ruso provocó la guerra contra el Imperio Turco Otomano (1877-1878), y el ordenamiento territorial de los Balcanes en el Congreso de Berlín (1878).

El Imperio Austro-Húngaro era un imperio multinacional que se hallaba en permanente conflicto con los diferentes pueblos que albergaba. Sus pretensiones expansionistas se orientaron hacia los Balcanes, y en esa iniciativa confrontó con el Imperio Turco Otomano, y el Imperio Ruso.

El Reino de Italia había logrado su unificación casi al mismo tiempo que Alemania (1871), y, conforme a la tradición del Imperio Romano, no tardó en manifestar claramente su vocación de potencia colonial. Impulsada por el ministro

Francisco Crispi, Italia obtuvo algunos territorios en África del Noreste (Eritrea) en 1882.

Bélgica era un Estado pequeño que había alcanzado un importante nivel de industrialización. Su rey Leopoldo II (1865-1909) era un verdadero empresario, con numerosos intereses en todo el mundo. Atraído por la vorágine colonialista de la época del imperialismo, Leopoldo se lanzó a la carrera por obtener posesiones en ultramar, y logró establecer la colonia del Estado Independiente del Congo, ubicada en el África Central, que se convirtió en propiedad privada y personal del monarca belga.

Los Estados Unidos iniciaron el proceso de la Reconstrucción post Guerra de Secesión (1861-1865), un periodo de progresivo crecimiento y desarrollo. La economía, la industria y el comercio se ampliaron de manera formidable; los ferrocarriles conectaron los distintos puntos del vasto territorio; y se lograron importantes resultados en ciencia y tecnología.

Las ideas predominantes de la época eran el Positivismo y el Progreso. El Positivismo fue una corriente de pensamiento que dominó la cultura Occidental, aproximadamente, desde 1840 hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial (1914), y que se insertó en diferentes tradiciones culturales, tales como el racionalismo (Francia); el empirismo, el utilitarismo y el evolucionismo (Gran Bretaña); y el cientificismo (Alemania).

No obstante sus variantes y diversidad, el Positivismo presentaba, en líneas generales, una serie de características esenciales comunes:

- supremacía y poder irresistible de la ciencia y del método propio de las ciencias físicas y naturales como instrumentos de conocimiento;
- confianza expeditiva y superficial, sin ningún tipo de crítica, sobre la estabilidad y el crecimiento sin obstáculos de la ciencia;
- distanciamiento respecto a concepciones teológicas, metafísicas, y trascendentales;
- rechazo de concepciones idealistas y espiritualistas;
- laicista;
- concepción divina de la ciencia;
- elevación de la ciencia a la categoría de infinito;

- confianza en la racionalidad humana y en lo real;
- predominio de la fe científica y de la moral utilitaria;
- pragmatismo;
- importancia del descubrimiento de leyes, principios generales y causas (que caracteriza al método de las ciencias físico-naturales);
- aplicación del método de las ciencias físico-naturales a todos los ámbitos del conocimiento;
- importancia del empirismo como base para el verdadero conocimiento;
- relevancia otorgada a los procesos de industrialización;
- importancia del avance de la ciencia y la tecnología;
- estrecha relación ciencia-tecnología-industria-sociedad;
- exaltación de la ciencia como único fundamento sólido de la vida del individuo y de la vida en común, y como único medio para solucionar todos los problemas humanos y sociales;
- optimismo y entusiasmo general;
- sentimiento de bienestar generalizado;
- pacifismo y solidaridad universal;
- estabilidad política

Una característica particularmente importante del Positivismo, y que merece destacarse de manera especial, es la idea del Progreso, cuyas notas esenciales eran las siguientes:

- desplaza a la fe en la providencia como mano invisible que orienta el desarrollo de la humanidad;
- avance imparable;
- dinámico;
- indefinido;
- sin límites;
- transformador;
- mejoramiento permanente;

- perfección;
- desafiante;
- audaz;
- conquistador;
- comprende lo material, político, moral e intelectual;
- influencia de los principios de la biología evolucionista (adaptación, herencia, selección natural, lucha por la vida);
- mejoramiento de las facultades humanas;
- aumentar el poder del hombre sobre la naturaleza;
- posibilidad de organizar más eficazmente la sociedad;
- estrecha relación con el avance científico-tecnológico;
- vinculado con el empirismo y el método de las ciencias físico-naturales;
- optimismo;
- esperanza;
- garantía de felicidad y bienestar

## CONTEXTO REGIONAL

En el escenario del Pacífico se produjo la guerra entre Chile y la alianza Perú-Bolivia (1879-1883). Dicho conflicto reconocía antecedentes que se remontaban a la época colonial (puja entre los puertos de Valparaíso y el Callao por el predominio económico y comercial), y ya en el periodo independiente los problemas se renovaron a causa de la competencia en el Pacífico por la supremacía comercial y los recursos naturales allí existentes (guano, salitre, minerales), las diferencias entre Chile y Perú (guerra entre Chile y la Confederación Peruano-Boliviana), y las imprecisiones limítrofes (entre Chile y Bolivia en el desierto de Atacama).

El dominio del mar fue uno de los primeros objetivos de la guerra, dada su importancia vital para las comunicaciones, el apoyo logístico, y las operaciones y las campañas terrestres. La disputa por el mar se desarrolló durante buena parte del año 1879, y enfrentó a Chile y a Perú, poseedoras de fuerzas navales, a diferencia de Bolivia, que carecía de las mismas. Chile disponía de una poderosa Armada,

con los modernos blindados *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane* como buques principales, además de las corbetas *Esmeralda*, *Chacabuco*, *O'Higgings*, y *Abtao*; las cañoneras *Magallanes* y *Covadonga*; las torpederas *Janequeo*, *Colo Colo*, *Tucapel*, y *Fresia*; y varios transportes. Por su parte, la Marina de Guerra del Perú, conducida de manera brillante por el capitán de navío Miguel Grau, contaba con el flamante monitor *Huáscar* como su unidad de guerra más relevante, y con los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*; la fragata *Independencia*; la corbeta *Unión*; la cañonera *Pilcomayo*; y algunos transportes.

La flota chilena era superior a la peruana por el número y la calidad de sus buques (mayor poder artillero y protección de sus corazas). Chile apuntó a buscar y derrotar a la flota peruana lo antes posible. Esta última buscó prolongar lo más posible su actividad en el mar, concentró su atención en el tráfico marítimo chileno, y solamente decidió entablar combate cuando estuviera en superioridad de condiciones o cuando el enfrentamiento fuese inevitable[4]. En esta guerra naval se manifestó la importancia del dominio o control del mar para las comunicaciones, la logística, y las operaciones terrestres y conjuntas; las acciones de bloqueo a los puertos; y se presenció la lucha entre buques de hierro y blindados, el valor de la protección de la coraza, y el uso de moderna artillería (flota chilena) y del espolón (monitor *Huáscar*).

En la lucha en el mar se destacaron las andanzas del monitor *Huáscar* (insignia del capitán Miguel Grau), cuyas operaciones mantuvieron en permanente zozobra a la Armada y al comercio marítimo de Chile, que vio así en serios riesgos a sus comunicaciones marítimas, puertos, y naves mercantes. En ese contexto se produjo el combate naval de Iquique (21 de mayo de 1879), victoria naval peruana, en el cual fue hundida la corbeta *Esmeralda*, y donde murió su gran comandante el capitán de fragata Arturo Prat Chacón. El combate de Angamos (8 de octubre de 1879) definió el dominio del mar a favor de Chile, cuando su flota logró capturar al monitor *Huáscar*, luego de una dura y desigual lucha que costó la vida al ya contralmirante Miguel Grau.

El dominio del mar le permitió a Chile concretar la invasión al Perú, y efectuar las campañas terrestres en suelo peruano, donde se produjeron, entre otras acciones, la batalla de Tacna (1880), la toma del morro de Arica (1880), y las batallas de Chorrillos y Miraflores (1881). Chile ya tenía ocupados los territorios de Atacama, Tarapacá, Tacna y Arica. Luego de la dura resistencia peruana en su propio territorio nacional, el avance de las fuerzas chilenas culminó con la toma de la ciudad de Lima (1881).

Durante los años 1882 y 1883 el general peruano Cáceres condujo una heroica y efectiva resistencia a través de una guerra de guerrillas en las montañas. Finalmente, el 20 de octubre de 1883, por el tratado de Ancón, la Guerra del Pacífico terminó, y Chile resultó vencedor en el conflicto.

El Imperio del Brasil, bajo el emperador Pedro II, continuaba con su proceso de transformación en un Estado moderno y progresista, aunque de a poco se desmontaba la estructura tradicional y monárquica, y se preparaba el camino para el régimen republicano.

La República del Paraguay, derrotada en la guerra contra la Triple Alianza Argentina-Brasil-Uruguay (1865-1870), se hallaba en una etapa de transición, marcada por la inestabilidad institucional, la fragilidad de sus gobiernos, y la puja entre Argentina y Brasil por conducir el proceso de post guerra y ejercer la tutela y el control sobre los asuntos del país, hasta que logró un principio de orden y tranquilidad con el gobierno del general Bernardino Caballero (1880-1886).

Finalmente, la pequeña República Oriental del Uruguay vivió un periodo de estabilidad política, orden, y progreso (desarrollo de las instituciones y de la economía agropecuaria, expansión del ferrocarril, avance de la enseñanza), que permitió consolidar al Estado.

## SITUACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

La República Argentina se organizó conforme a las ideas y acciones promovidas por los hombres de la Generación del Ochenta, un conjunto de personalidades de la política, la vida pública y la intelectualidad que, con lucidez y visión, establecieron un modelo de crecimiento y desarrollo para la el país.

El modelo se apoyó, en lo filosófico, en el positivismo, ya que se buscó el progreso y la modernización del país, y su inserción en la senda de la civilización europea, tomando como principales referentes a Francia y a Gran Bretaña.

El impulso del positivismo en Argentina estuvo a cargo de las elites intelectual, política, económica, y comercial, las cuales lo aplicaron a diversas áreas del conocimiento, y también lo proyectaron y difundieron hacia distintos ámbitos del Estado, incluso la Defensa y las Fuerzas Armadas.

Como ideología se impuso un liberalismo de tipo positivista, pragmático y conservador, que los grupos predominantes incorporaron para apoyar y justificar su poder político y el modelo económico adoptado. En la práctica, dichos grupos apenas respetaron los valores del liberalismo político, pero sí respondieron, decididamente, a los principios de liberalismo económico.

La política adquirió un carácter conservador, oligárquico y aristocrático, donde el poder era ejercido por una minoría centrada en la ciudad de Buenos Aires, aliada con las elites del interior. Se mantuvieron las formas republicanas; el federalismo se debilitó por la acción centralizadora de Buenos Aires en lo político, económico, comercial y poblacional; las masas permanecieron alejadas de la vida cívica; se resistieron los intentos de renovación y apertura política; y se conformó una democracia restringida y tutelada por los sectores dominantes.

En términos económicos se incorporó al país al mercado mundial según el esquema de la división internacional del trabajo y del librecambio, dictado por Gran Bretaña. Se adoptó el modelo agroexportador, especialmente en relación con Europa, orientado a la exportación de la producción ganadera y agrícola, y a la importación de artículos manufacturados e industriales.

Se promovió la riqueza y el poder del país a través del crecimiento y la expansión de la ganadería y la agricultura, la creación de los primeros frigoríficos, y el incremento del comercio con Europa. Dicho proceso se apoyó en un importante programa de modernización de la infraestructura, en especial transportes y comunicaciones (ferrocarriles, líneas telegráficas), que se concretó con la llegada de importantes capitales e inversiones procedentes de Europa (principalmente de Gran Bretaña).

La política inmigratoria recibió un impulso extraordinario a fin de ampliar la economía, la producción agropecuaria y las tierras cultivables de la pampa húmeda, y a la vez, para contribuir con la población y colonización de los vastos territorios del interior.

En atención a la llegada del gran número de inmigrantes (especialmente italianos y españoles), se comenzó a plantear la difusión de una educación con un perfil nacional, orientada a conformar una identidad nacional.

También se buscó asegurar la unificación y la soberanía nacional sobre los extensos territorios, y solucionar los problemas con los países vecinos por medios pacíficos, aunque sin descuidar el estado de las Fuerzas Armadas. Todo

ello resultaba fundamental para mantener la paz, consolidar al Estado nacional moderno, y continuar así con el progreso general del país, en sintonía con el ejemplo de la civilización europea.

La Guerra del Pacífico (1879-1883) se desarrolló durante los dos últimos años de la presidencia del doctor Nicolás Avellaneda (1874-1880), y los tres primeros años de la primera presidencia del general Julio A. Roca (1880-1886). Ambos presidentes, en líneas generales, orientaron su acción de gobierno de acuerdo al modelo de país señalado. Se ocuparon de impulsar el crecimiento y la ampliación de la producción agropecuaria; incrementar el comercio con Europa; desarrollar y modernizar la infraestructura; alentar la inmigración; promover la educación, la cultura y las ciencias; preservar la paz y el orden; y mantener al país en la línea del progreso y la civilización tomando como base y referencia las influencias y los aportes que llegaban del continente europeo.

Respecto a los dos últimos años de la presidencia de Avellaneda, en 1879 se ocupó la línea del río Negro, un acontecimiento de fundamental importancia en el largo proceso de ocupación de los extensos territorios del Sur (Patagonia) y de lucha contra el aborigen, conocido como Conquista del Desierto. Aquella campaña fue sumamente oportuna. Era necesario consolidar las fronteras interiores en la Patagonia, terminar con la cuestión aborigen, y obtener territorios para destinar a la producción agropecuaria, base de la economía nacional, objetivos que se lograron satisfactoriamente. Por otra parte, Argentina y Chile sostenían desde hacía tiempo una importante controversia territorial y limítrofe en la Patagonia. Al comenzar la Guerra del Pacífico en 1879, Chile (que ocupó Antofagasta el 14 de febrero y declaró la guerra a Bolivia y a Perú el 5 de abril), debió suspender la atención de los asuntos de la Patagonia, y tuvo que orientar sus esfuerzos en las operaciones contra Bolivia y Perú. Fue justamente en ese contexto cuando el ministro de Guerra y Marina coronel Julio A. Roca aprovechó el momento exacto para concretar su plan de campaña en el Sur, que permitió alcanzar la línea del río Negro (abril-mayo de 1879), e incorporar los vastos territorios patagónicos al patrimonio nacional argentino.

La sucesión presidencial y el problema de la federalización de la ciudad de Buenos Aires provocaron en 1880 un importante conflicto armado interno entre el gobierno nacional y la provincia de Buenos Aires, en el cual resultó vencedor el primero. La victoria permitió consolidar al Estado nacional. El doctor Avellaneda debió enfrentar momentos difíciles para el país durante su presidencia, pero demostró en todo momento notables cualidades de firmeza y lucidez, que lo convirtieron en un verdadero estadista.

El sucesor de Avellaneda, el general Julio A. Roca, inauguró su mandato presidencial con el lema que habría de marcar su gobierno: Paz y Administración. El general Roca era un político hábil y perspicaz, y un militar experimentado y prestigioso. Había sido Ministro de Guerra y Marina del presidente Avellaneda, y tuvo una actuación decisiva en la campaña por la Conquista del Desierto. En su gobierno se apoyó en el partido Autonomista Nacional (el P.A.N.), del cual fue jefe indiscutido, y en la Liga de Gobernadores del interior, y logró, además, la subordinación de las Fuerzas Armadas.

Durante su presidencia el general Roca fortaleció el Estado nacional en lo político e institucional, y lo reforzó con una abundante legislación.

De los primeros tres años de la gestión del general Roca destacamos que en 1881 se inauguró un Congreso Pedagógico para atender las reformas educativas que habrían de realizarse pocos años después, y, con motivo de la federalización de la ciudad de Buenos Aires (1880), se fundó la ciudad de La Plata como nueva capital de la provincia de Buenos Aires (1882).

Las operaciones realizadas como Ministro de Guerra y Marina en la Campaña del Desierto (1878-1879), fueron continuadas en los años siguientes (1881-1883), y se lograron nuevos éxitos que permitieron ampliar y consolidar la presencia y ocupación argentina en la vasta región patagónica, y abrir esos territorios a la explotación agropecuaria y a la colonización.

Todas aquellas acciones efectuadas en el terreno patagónico se articularon y complementaron en el campo de la política exterior con el tratado de límites entre Argentina y Chile, firmado el 23 de julio de 1881. El momento en que se suscribió ese tratado "*no podía ser más propicio. Apenas surgida la Argentina de una conmoción interna, como consecuencia de la renovación presidencial y la federación de la capital, y embarcado Chile en una guerra con sus vecinos Perú y Bolivia, sus gobernantes comprendían la necesidad de llegar pronto a un acuerdo que les evitara un conflicto más*"[5].

## LAS MARINAS Y LA GUERRA NAVAL EN EL MUNDO

Se produjo la evolución de los buques acorazados, y surgieron diversos tipos de esas naves (acorazados de casamata, monitores de alta mar, monitores costeros, y los acorazados de batería central). En el caso de los cruceros, existieron

también de diferentes tipos: cruceros no protegidos, cruceros protegidos, cruceros torpederos, y cruceros acorazados. Las torpederas se difundieron de manera notable a partir de 1877, y las hubo de varios tipos (de río, costeras, de alta mar, primera clase, segunda clase, y tercera clase).

La artillería naval se perfeccionó (aumento de calibres, velocidad, longitud de las ánimas), y se pasó a las piezas de retrocarga y ánima rayada. Los cañones se diversificaron (de grueso, mediano, y pequeño calibre; de tiro rápido). La estructura de los buques provocó la redistribución de la artillería (de las bandas pasaron a las casamatas, las torres, las barbetas, y las torres-barbetas). La artillería y la dotación a ella destinada resultaron así cada vez más protegidas. El torpedo también se desarrolló en la época (existían de botalón y automóvil), y se instalaron tubos lanzatorpedos en los acorazados y cruceros. Los buques de guerra también fueron dotados de ametralladoras y cañones de tiro rápido para luchar contra las torpederas. El espolón subsistió como arma ofensiva. El desarrollo de la artillería perfeccionó a su vez la protección de las corazas.

Las características generales de la guerra naval de la época eran las siguientes: concentración de la fuerza propia sobre el punto débil del enemigo, vigencia del espolón como arma ofensiva de gran importancia, el uso de la artillería previamente al empleo del espolón, la intensa utilización del torpedo y las minas, la formación de fuerzas navales sutiles (torpederas) para luchar contra buques mayores, los ataques por sorpresa y nocturnos por las formaciones sutiles, y la incorporación de iluminación con proyectores a los buques para descubrir y rechazar a las torpederas. De las formaciones de batalla por grupos se evolucionó hacia formaciones que evitaran el fraccionamiento del propio poder. El ataque con espolón se realizó a través de la línea de frente, en tanto que para el combate de artillería se mantenía la línea de fila normal.

En los años de la Guerra del Pacífico no se desarrollaron en el mundo conflictos bélicos en los cuales se empleó en gran forma el poder naval.

Durante la guerra franco–prusiana (1870-1871), Francia disponía de una marina de guerra superior a la de Prusia, pero que prácticamente no tuvo participación en aquella contienda.

La guerra entre Rusia y el Imperio Turco Otomano (1877-1878) fue la más relevante desde el punto de vista naval. En ese conflicto se utilizaron intensamente las minas, los torpedos, y la artillería de tiro rápido, y además se instalaron redes

metálicas en las bordas de los buques para contener los torpedos, y proyectores de iluminación para descubrir a las torpederas.

En sus campañas coloniales en África y Asia, las potencias europeas utilizaron el poder naval como arma diplomática ("Diplomacia de las Cañoneras"), que no encontró mayor oposición de parte de los poderes nativos.

## LA EXPEDICIÓN DEL COMODORO PY (8 DE NOVIEMBRE DE 1878-9 DE JULIO DE 1879)

En la controversia con Argentina por los territorios de la Patagonia, Chile consideraba que su jurisdicción territorial se extendía desde Punta Arenas hasta el río Santa Cruz y su desembocadura. En ese contexto, naves de la Armada chilena detuvieron en las zonas en discusión al barco francés *Jeanne Amelie* (1876) y al buque estadounidense *Devonshire* (1878), que cargaban guano con autorización argentina.

Ante los acontecimientos mencionados, Argentina envió al Sur, hacia la zona del río Santa Cruz, a una expedición naval para ejercer acto de presencia y soberanía. Sería la primera vez que la Marina de Guerra argentina se lanzaría, de manera formal, orgánica y regular, al escenario marítimo del Atlántico Sur. Anteriormente, buques de guerra argentinos habían incursionado por los mares en diferentes campañas, pero esas acciones fueron coyunturales y aisladas, y no tuvieron continuidad.

La expedición fue puesta al mando del comodoro Luis Py, y se integró con los siguientes buques: monitor *Los Andes*, corbeta (cañonera) *Uruguay*, y bombardera *Constitución*. Posteriormente se incorporaron la goleta *Cabo de Hornos*, la bombardera *República*, la corbeta (cañonera) *Paraná*, y el diminuto cúter *Los Estados*. Es de destacar que la corbeta *Uruguay* era sede de la Escuela Naval Militar. El comodoro Luis Py (1819-1884) era un marino veterano y prestigioso, que había actuado en la guerras civiles argentinas de los años 1853-1861, y en la guerra del Paraguay (1865-1870), y en el momento de ser designado para comandar la expedición al Sur ejercía el cargo Jefe de la 2ª División de la Escuadra Nacional.

Las unidades navales que formaron parte de dicha expedición resultaban inadecuadas para la misión encomendada, pues no eran aptas para el mar. Dichos buques servían exclusivamente para uso fluvial y defensa costera, y habían sido

adquiridos justamente para operar en las aguas interiores de la Cuenca del Plata. También es importante señalar que al momento de seleccionarse y prepararse los buques para navegar hacia el Sur, la escuadra nacional se hallaba en desarme y con tripulaciones reducidas.

El 8 de noviembre de 1878 la expedición zarpó de Buenos Aires, y luego de una riesgosa y audaz navegación, arribó al río Santa Cruz, y en la margen Sur de ese río, en el punto denominado Cañadón de los Misioneros, se izó el pabellón argentino para afirmar la soberanía nacional (1 de diciembre de 1878). El Jefe de la expedición había recibido instrucciones de establecer una defensa terrestre y naval en la zona del río Santa Cruz, y de recurrir al uso de la fuerza en caso de extrema necesidad. Cuando la expedición llegó al río Santa Cruz, no se encontraron buques de guerra chilenos.

Durante la estadía en aquella región, la división naval del comodoro Py cumplió con la misión asignada de presencia, defensa, y soberanía, en tanto que los buques que se incorporaron luego desarrollaron distintas tareas logísticas. El 17 de diciembre de 1878, a bordo de la corbeta *Uruguay*, se graduó la primera promoción de cadetes de la Escuela Naval Militar, lo que marcó el inicio de los oficiales navales profesionales (o "de escuela"). La corbeta *Uruguay* se conserva actualmente en la ciudad de Buenos Aires como buque-museo.

Los buques de la expedición del comodoro Py eran además inferiores en poderío y capacidad marinera a los buques de guerra de Chile, que poseía una Armada verdaderamente marítima. Comparados los poderes navales de Argentina y Chile en 1878, de haberse producido un enfrentamiento en la zona del río Santa Cruz entre la expedición del comodoro Py y la flota chilena, es muy posible que los buques argentinos hubiesen sido completamente derrotados. El almirante Juan A. Martín (1865-1963), que ingresó a la Escuela Naval Militar en 1881 (apenas tres años después de los sucesos referidos), señaló que:

> *"La expedición del coronel Py era arriesgada, tal vez una imprudencia aceptada por él y sus oficiales con el espíritu de sacrificio que corresponde a la marina, para cumplir la orden de ir a ocupar el puerto de Santa Cruz. Podía considerarse que, a pesar de estar la división constituida por buques de río, lo mismo podría aceptar combate con los chilenos, por cuanto no obstante ser sus buques de mar, ellos eran de madera y con artillería tal vez menor.* ***Pero Chile tenía ya sus acorazados* Cochrane *y* Blanco Encalada, *de 3 000 toneladas, y armamento muy superior a los de todos nuestros buques. La presencia de uno solo de aquellos en Santa Cruz hubiera sido un desastre para la división Py****, y en el*

*Río de la Plata se ignoraba dónde se encontraban los mismos, si bien se supo posteriormente que esos buques estaban en sus puertos de aprovisionamiento de Chile central, preparándose para una cuestión mayor, que eran los desacuerdos de Chile con Perú y Bolivia y la inminencia de un rompimiento. El Perú tenía varios buques de guerra de mar, como el* Huáscar *y el* Independencia, *y si Chile hubiese destacado sus unidades principales hacia el sur, ella se hubiera encontrado indefensa, en caso de un ataque sorpresivo de los peruanos"*[6].

En el momento en que la expedición Py permaneció en el río Santa Cruz (1 de diciembre de 1878 -14 de marzo de 1879), la flota chilena se encontraba en pleno alistamiento y lista para entrar en acción en la inminente guerra contra Bolivia y Perú (que finalmente se desencadenó a partir de febrero-abril de 1879). Por otra parte, la firma del tratado Fierro-Sarratea, entre Argentina y Chile, permitió atenuar la tensión (6 de diciembre de 1878). Es por ello que la Armada trasandina no estuvo presente en Santa Cruz.

Al comenzar el repliegue de la expedición hacia Buenos Aires, algunos de sus buques fueron destinados a Carmen de Patagones para apoyar a las fuerzas del Ejército Nacional que, al mando del ministro de Guerra y Marina coronel Julio A. Roca, se hallaban en plena campaña del desierto, y contribuyeron poco después a afirmar la línea del río Negro (abril-mayo de 1879).

El 9 de julio de 1879 la expedición del comodoro Py arribó a Buenos Aires. La Marina de Guerra argentina, con medios navales escasos, precarios e inadecuados, tuvo así su debut oficial y regular en un escenario realmente marítimo, y la soberanía nacional en el Sur fue dignamente establecida y afirmada.

En su mensaje anual al Congreso Nacional, el presidente Nicolás Avellaneda destacó la importancia de la expedición:

*"Los jefes oficiales y soldados cumplieron en esta ocasión su deber con empeñoso celo, y* ***el poder marítimo de la nación se manifestó por primera vez sobre los mares del Sur. La mayor parte de los buques de la escuadra se hallan desde entonces en el mar****, prestando diversos servicios, ya como auxiliares de la expedición al Río Negro, ya haciendo la policía de las costas sometidas a nuestra jurisdicción.*

*Una subdelegación marítima ha sido establecida en el Río Santa Cruz, y será inevitable crear en adelante otras oficinas iguales en diversos puntos de las costas patagónicas, si queremos fomentar su población"*[7].

No obstante aquella verdadera hazaña, lograda en tan desventajosa situación, quedó demostrada la necesidad de convertir a la Marina de Guerra en una fuerza poderosa, con carácter oceánico, y apta para defender la soberanía nacional en escenarios lejanos ante complicaciones externas. Dicho acontecimiento, y la Guerra del Pacífico que comenzó simultáneamente, habrían de tener importantes consecuencias para el desarrollo posterior de la Marina de Guerra, y significaron el principio de un verdadero y paulatino cambio en el pensamiento militar naval argentino.

La importancia y proyección histórica del memorable viaje de la Expedición argentina del comodoro Luis Py al extremo sur de la Patagonia, hasta las riberas del río Santa Cruz, motivaron al Comandante en Jefe de la Armada Argentina almirante Armando Lambruschini, por Resolución N° 888 del 30 de octubre de 1978, a instituir la fecha 1 de Diciembre como "*Día del Comando Naval y de la Flota de Mar*".

## LA MARINA DE GUERRA ARGENTINA

### CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA NAVAL

La Guerra del Pacífico significó un punto de inflexión en la concepción estratégica de la Marina de Guerra argentina.

Hasta el momento de producirse aquel conflicto, la Marina de Guerra poseía una concepción estratégica fluvial, que consideraba a la Cuenca del Plata como principal escenario de defensa y operativo.

Dicha concepción se explicaba por el fuerte rol que, desde los tiempos coloniales, ejercieron los ríos de la Cuenca del Plata en la formación y desarrollo histórico de la Argentina. La estructuración político-institucional del Estado nacional se apoyó, en buena parte, sobre el núcleo del espacio rioplatense, y aquellos ríos constituían las vías naturales por donde circulaban la riqueza, la economía, y el comercio del país. Desde el punto de vista de la defensa, la Cuenca del Plata había sido el principal escenario de conflicto, y donde se desarrollaron casi todas las guerras externas e internas de la historia argentina desde el siglo XVI. En sus aguas se produjeron las campañas del almirante Guillermo Brown durante la independencia (1814), y numerosos conflictos bélicos sostenidos por Argentina: Buenos Aires contra los caudillos del litoral (1815-1821), la guerra

contra el Imperio del Brasil (1825-1828), las luchas civiles del periodo 1828-1852, los bloqueos de Francia y Gran Bretaña (1838-1851), la guerra contra la República Oriental del Uruguay (1839-1851), los enfrentamientos entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina (1853-1861), la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay (1865-1870), y distintas luchas internas (1870-1876) con conexión en países limítrofes.

La experiencia de la guerra de la Triple Alianza o del Paraguay (1865-1870) había convencido al presidente argentino Domingo F. Sarmiento (1868-1874) de la necesidad de enfatizar la defensa nacional en la Cuenca del Plata. El poder y desarrollo de la Marina del Imperio del Brasil se había manifestado claramente durante aquella guerra, ya que las operaciones navales en el vasto escenario rioplatense fueron prácticamente de su exclusiva iniciativa y responsabilidad. Ello demostró la supremacía de la Marina imperial, y la posibilidad de proyección de sus fuerzas navales sobre la Cuenca del Plata, lo cual constituía una amenaza al corazón mismo de la Argentina. A ello se agrega que, finalizada la guerra del Paraguay, la República Argentina casi no poseía Marina de Guerra, a la vez que las relaciones con el Imperio del Brasil fueron tensas y difíciles.

Como la principal hipótesis de conflicto que se presentaba para Argentina era respecto al Imperio del Brasil, el presidente Sarmiento decidió crear una Marina de Guerra moderna, y apta para la defensa del Río de la Plata y su extensa cuenca. Es así que en 1872 se iniciaron las gestiones para adquirir buques, armamento y equipos para la nueva y moderna Marina, y se dio comienzo también a un proceso de profesionalización de las Fuerzas Armadas que, en lo que respecta a la Marina, se manifestó con la creación de la Escuela Naval Militar (5 de octubre de 1872).

Los principales buques de guerra adquiridos en la presidencia de Sarmiento fueron los monitores *Los Andes* y *El Plata*; las corbetas (cañoneras) *Uruguay* y *Paraná*; y las bombarderas *Constitución*, *República*, *Bermejo*, y *Pilcomayo*. También se compró el vapor *Fulminante* para depósito y taller de torpedos de botalón y minas, junto con algunas lanchas torpederas. Todas estas naves eran de uso exclusivamente fluvial, destinadas a operar en el espacio rioplatense. Sus apostaderos tradicionales eran río Luján (Tigre), y eventualmente Buenos Aires. Se construyeron en astilleros británicos, y llegaron al país entre 1874 y 1876. Para reparación, mantenimiento, sostenimiento, y logística de la flota se creó en 1873 el Arsenal y Parque de Artillería de Marina de Zárate, ubicado en la costa del río Paraná. La Marina creada por Sarmiento significó el ingreso de Argentina al elenco de las modernas marinas del hierro y el vapor.

El comienzo de la Guerra del Pacífico, los importantes aspectos y acontecimientos navales de ese conflicto, y el relevante antecedente de la expedición del comodoro Py, alteraron los fundamentos estratégicos de la Marina de Guerra. La actuación de la Armada de Chile en la guerra, y especialmente la existencia de sus magníficos blindados *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*, mostraban la importancia de contar con un poder naval más moderno, poderoso, efectivo, y con capacidad oceánica.

La República Argentina se vio obligada así a dirigir sus miras hacia los lejanos territorios patagónicos y el Atlántico Sur, espacios prácticamente olvidados y que poca atención habían generado en los gobiernos nacionales. De esa manera, sin abandonar totalmente el tradicional escenario fluvial, Argentina consideró a la Patagonia como nuevo territorio que debía ser defendido e incorporado a la soberanía nacional y, conforme al modelo propuesto por los hombres de la Generación del Ochenta, destinado para su posterior poblamiento, colonización, progreso, y desarrollo económico y comercial.

El interés argentino por la Patagonia y su extenso litoral atlántico llevó al mar a la Marina de Guerra. Se introdujo así la visión marítima en una Fuerza Naval tradicionalmente fluvial (condición que no perdió), se le otorgó perfil y carácter oceánico, y se orientó la acción naval y la proyección de los intereses nacionales al Sur.

La concepción estratégica naval nacional, limitada, restringida, y centrada históricamente en la Cuenca del Plata, se amplió de manera considerable a partir de los años 1878–1879 al incluir el Atlántico Sur, con sus territorios e islas adyacentes, como nuevos espacios de defensa.

La dimensión oceánica se extendió al pensamiento militar naval y a la política de defensa nacional, lo cual se manifestó en la paulatina adopción de nuevas orientaciones estratégicas, operativas, y geopolíticas.

La Marina responsable de instrumentar la nueva concepción habría de manifestarse como una importante herramienta para satisfacer necesidades militares y de defensa, respaldar y complementar la política exterior, integrar y comunicar el territorio nacional, promover los objetivos nacionales de progreso y desarrollo, y brindar seguridad y apoyo a las poblaciones establecidas en regiones alejadas. En ese contexto de cambio quedaron sentadas, además, las bases de las actividades específicas de la Marina en tiempos de paz.

## ADQUISICIONES NAVALES

Entre 1880 y 1883 la Marina de Guerra adquirió diferentes buques que expresaban la nueva orientación oceánica de la concepción estratégica naval, como así también, la conservación de la tradicional faceta fluvial. Igualmente se adquirieron buques especiales para navegar en escenarios específicos como los ríos de la Patagonia.

Como signos del cambio en la concepción estratégica se incorporaron el transporte *Villarino* y el acorazado *Almirante Brown*, destinados ambos a operar en el Atlántico Sur. Por su parte, para reforzar la defensa de la Cuenca del Plata se compraron el ariete torpedero *Maipú*, y las torpederas *Alerta*, *Centella*, *Ferré*, *Enrique Py*, *N°1*, y *N° 2*. Finalmente, en el contexto de la campaña por la Conquista del Desierto, se adquirieron el transporte a ruedas *Río Negro* y la lancha a vapor *Río Neuquén*.

Las características de las nuevas naves de la Marina de Guerra eran las siguientes[8]:

- **Transporte de mar *Villarino*.** Construido en el astillero Cammel, de Laird Bross, en Birkenhead (Gran Bretaña). Eslora: 54,58 m; manga: 9,14 m; puntal: 4,56 m; calado medio: 3,20 m, desplazamiento: 1 192 toneladas. Velocidad: 10,5 nudos. Radio de acción: 5 500 millas. Combustible: carbón. Casco de hierro con aparejo de bergantín-goleta. Armamento: 2 cañones Armstrong de 20 libras y 2 ametralladoras Hotchkiss. Poseía bodegas preparadas para transportar 500 soldados de infantería con todo su equipo. Fue botado a principios de 1880, y llegó a Buenos Aires el 28 de mayo de ese año. Se lo adquirió especialmente para atender el servicio y las comunicaciones en la costa Sur, y para su eventual uso como transporte militar en caso de un conflicto bélico. En su viaje de incorporación a Argentina repatrió, desde Francia, los restos del general D. José de San Martín.
- **Acorazado *Almirante Brown*.** Construido en el astillero Samuda Bross, de Poplar, Londres. Eslora: 73 m; manga: 15,24 m; puntal: 6,70 m; calado medio: 4,95 m; desplazamiento: 4 300 toneladas. Velocidad: 11 nudos en el mar y 14 nudos en el río. Autonomía: 4 300 millas. Combustible: carbón. Casco de acero Siemens, con dos palos con aparejo de pailebote, y dos cofas militares. Coraza en línea de flotación: de 9 pulgadas; debajo de la línea de flotación: 6 pulgadas; en las baterías: 200 mm Armamento original: 6 cañones Armstrong en reducto, de retrocarga, de 200 mm (tres por banda); 2 cañones

Armstrong de 200 mm, de retrocarga (uno a proa y otro a popa); 6 cañones Armstrong de 120 mm, de retrocarga (cuatro en el puente superior y dos en el primer puente); 2 cañones de 9 libras (para usar en lanchas de desembarco); y 2 cañones de 63 mm (antitorpederos). En su descripción técnica, el capitán de navío (R) Juan Carlos Sidders incluye un espolón en este buque. Tripulación: 30 oficiales y hasta 300 tripulantes. Fue botado el 6 de octubre de 1880, y llegó a Buenos Aires el 16 de junio de 1881. Fue el primer buque de guerra de alta mar de la Marina argentina. Por su poderío y características técnicas, su adquisición constituyó un hito en la historia naval argentina. Fue un verdadero puntal del poder naval oceánico moderno de Argentina. Es considerada la unidad fundadora de la actual Flota de Mar.

La compra del acorazado *Almirante Brown* respondió a la existencia de los modernos y poderosos blindados chilenos *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*, base del poder naval trasandino, que estaban teniendo en esos momentos un relevante desempeño en la Guerra del Pacífico, donde habían obtenido resultados militares importantes. Los blindados chilenos eran gemelos, y habían sido construidos en los astilleros de Hull (Gran Bretaña) entre 1873 y 1874. Cada uno tenía las siguientes características[9]: eslora de 210 pies; manga de 45 pies; calado de 19 pies; desplazamiento de 3 560 toneladas; 6 cañones de 250 libras, 1 de 20, 1 de 9, 1 de 7, 1 ametralladora Nordenfeldt, y cañones Hotchkiss; espolón; cintura acorazada de 9 pulgadas, coraza de batería de 8 pulgadas, y cubierta de fierro de 2 a 5 pulgadas; 12 nudos de velocidad máxima; y tripulación de 300 hombres.

El acorazado *Almirante Brown* era el único de esas características que poseía el país.

- **Ariete torpedero *Maipú*.** Construido en el astillero Elder, de Glasgow (Gran Bretaña). Eslora: 82,36 m; manga: 8,34 m; puntal: 4,50 m; calado medio: 2,75 m; desplazamiento: 1 165 toneladas. Velocidad: 11½ nudos. Radio de acción: 1 200 millas. Combustible: carbón. Casco de acero Siemens. Armamento: 1 cañón Armstrong de 110,5 mm, de retrocarga; 1 ametralladora Hotchkiss de cuatro cañones; 2 tubos lanzatorpedos, capacidad para portar 12 torpedos Whitehead. Se lo describe también como dotado de espolón (de ahí su denominación de ariete), armamento todavía vigente (el célebre monitor peruano *Huáscar* poseía espolón y lo utilizó en el combate naval de Iquique). Tripulación: 90 hombres. Botado el 18 de agosto de 1880. Llegó al país el 15 de octubre de 1881. Era un buque a ruedas, apto para uso fluvial. Fue unidad insignia de la División de Torpedos, y tenía su fondeadero en río Luján. Sirvió también como depósito y laboratorio de torpedos, y escuela de formación de personal especializado en esa arma. De dicha unidad dependía la Estación de Torpedos.

- **Torpederas *Alerta, Centella, Ferré, y Enrique Py.*** Construidas en los astilleros Yarrow, de Poplar, Londres. Eslora: 30,48 m; manga: 3,72 m; puntal: 2,44 m; calado medio: 1,83 m; desplazamiento: 52 toneladas. Velocidad: 16 nudos. Radio de acción: 900 millas. Combustible: carbón. Casco de acero Bessemer. Armamento: 1 ametralladora Nordenfeldt; 3 tubos lanzatorpedos. Tripulación: 12 hombres. Llegaron al país entre 1881 y 1882. Eran torpederas de río calificadas como de 1ª Clase. Tenían su fondeadero en el río Luján, y estaban asignadas a la División de Torpedos.
- **Torpederas *Nº 1, y Nº 2.*** Construidas en los astilleros Thornycroft, de Chiswick, Londres. Eslora: 19,21 m; manga: 2,33 m; puntal: 1,22 m; calado medio: 0,75 m; desplazamiento: 16 toneladas. Velocidad: 14 nudos. Combustible: carbón. Casco de acero Bessemer. Armamento: 1 tubo lanzatorpedos; 1 torpedo de botalón. Tripulación: 6 hombres. Llegaron al país entre 1882 y 1883. Eran torpederas de río calificadas como de 2ª Clase. Tenían su fondeadero en el río Luján.
- **Transporte a ruedas *Río Negro.*** Construido en el astillero "Cammel", de Laird Bross (Gran Bretaña). Eslora: 36,30 m; manga: 6,70 m; puntal: 2,20 m; calado medio: 0,75 m; desplazamiento: 120 toneladas. Velocidad: 8,5 nudos. Combustible: carbón. Casco de acero. Tripulación: 16 hombres. Llegó al país en diciembre de 1879. Era un vapor a ruedas laterales. Se lo destinó a la Escuadrilla del Río Negro.
- **Lancha a vapor *Río Neuquén.*** Construida en el astillero de Laird Bross, de Birkenhead (Gran Bretaña). Eslora: 23,25 m; manga: 3,72 m; puntal: 1,25 m; calado medio: 0,93 m; desplazamiento: 100 toneladas. Velocidad: 10 nudos. Casco de acero. Tripulación: 12 hombres. Llegó al país en diciembre de 1879. Era un vapor a ruedas laterales. Se lo destinó a la Escuadrilla del Río Negro.

Todos los buques mencionados se construyeron en Gran Bretaña porque que en materia de buques de guerra y armamentos navales la República Argentina optó, especialmente, por la industria naval y las fábricas militares de la potencia naval más poderosa del mundo, dado su prestigio mundial, calidad, conveniencia económica, rapidez en los trabajos de construcción, y desarrollo científico y tecnológico. También contribuyeron a ello las estrechas relaciones económicas, comerciales, financieras, y sociales que mantenía Argentina con Gran Bretaña.

La adquisición de los modernos y efectivos torpedos automóviles Whitehead, de origen británico, respondió igualmente a la tendencia señalada anteriormente.

## ORGANISMOS Y UNIDADES

La Marina de Guerra constituía una rama del Ministerio de Guerra y Marina, cartera confiada generalmente a Oficiales Superiores del Ejército Nacional.

Entre los años 1879 y 1883, como consecuencia de la incorporación de modernos buques y armamento de guerra, se continuó con la progresiva tendencia a otorgar más autonomía administrativa y operativa a la Marina de Guerra, ya iniciada en 1876 con la renovación de la Comandancia General de Marina. Es por ello que la burocracia institucional aumentó y se hizo cada vez más compleja.

La Comandancia General de Marina atendía todos los asuntos de la Marina de Guerra, y poseía amplias atribuciones y responsabilidades administrativas y operativas. Su titular era la más alta autoridad naval, y se hallaba subordinado al Ministro de Guerra y Marina. El cargo de Comandante General de Marina fue desempeñado durante varios años (hasta 1890) por el coronel de marina Mariano Cordero (1818-1899), una de las figuras más respetadas y prestigiosas de la "Marina Heroica", subordinado del almirante Guillermo Brown, y de larga actuación en las luchas civiles argentinas.

En 1879 las contabilidades de Ejército y Marina, por entonces unificadas, se separaron, y se creó la Comisaría General de Marina, responsable exclusiva de la contabilidad, las provisiones, y los abastecimientos de la institución naval. La Comisaría dependía del Comandante General de Marina.

También se organizó la Oficina Central de Hidrografía (1879), estrechamente vinculada a las actividades cada vez más científicas y técnicas efectuadas por personal de la Marina de Guerra, en especial, por los cadetes de la Escuela Naval Militar.

En la línea señalada, el 18 de enero de 1881 se creó el Estado Mayor de la Armada, dependiente del Comandante General de Marina. Las funciones del Jefe del Estado Mayor de la Armada comprendían el asesoramiento al Comandante General de Marina, la dirección ejecutiva de la Marina de Guerra, y la vigilancia e inspección de todo lo referido a los buques (armamento, desarme, reparación, disciplina). Entre los jefes del Estado Mayor de la Armada de la época se destacó el comodoro Antonio Somellera (1812-1889), figura venerada y respetada por ser uno de los últimos exponentes de la "Marina Heroica" de los tiempos del almirante Brown, de la guerra contra el Imperio del Brasil (1825-1828), y de los conflictos civiles y externos del Río de la Plata.

Con el Estado Mayor de la Armada se creó también un Consejo Consultivo de Administración para asesorar al Ministro de Guerra y Marina sobre administración y propuestas de reformas del servicio en la Marina de Guerra, que dependía igualmente del Comandante General de Marina.

El 19 de noviembre de 1879 se creó el Batallón de Artillería de Costas, medida que se complementó el 5 de noviembre de 1880 con la creación de un Batallón de Infantería de Marina. Dichos antecedentes dieron origen formal y orgánico al componente terrestre de la Marina de Guerra, y fueron el germen de la actual Infantería de Marina.

En 1879 se construyeron los Talleres Nacionales de Marina en Tigre, a orillas del río Luján, destinados para las reparaciones, el mantenimiento, el sostenimiento, y la logística, que necesitaba la flota. El edificio de aquellos históricos Talleres todavía existe, y actualmente alberga el Museo Naval de la Nación.

La incorporación de los torpedos automóviles Whitehead a la Marina de Guerra determinó, en 1881, la creación de la División de Torpedos (unidad operativa) y de la Estación de Torpedos (organización de sostén logístico). En 1883 la Estación de Torpedos se instaló junto a los Talleres Nacionales de Marina, en el Tigre.

Los organismos de reparación, mantenimiento, sostenimiento, y logística, se establecieron así en las costas fluviales de la Cuenca del Plata, conforme lo indicaba la doctrina naval de la época.

## ESPECIALIZACIÓN DEL PERSONAL NAVAL

La incorporación de buques y armamento con moderna tecnología (acorazado *Almirante Brown*, el arsenal de torpedos de distinto tipo, la artillería) obligó a crear institutos técnicos especializados para la formación de personal específico e idóneo (oficiales, suboficiales, civiles) para atender el servicio de aquellos complejos medios navales.

Entre los institutos que surgieron en la época (1879-1883) podemos señalar las distintas escuelas existentes en el río Luján, en el ámbito de los Talleres Nacionales de Marina: de torpedos (con cursos especiales para oficiales, suboficiales, y mecánicos de torpedos), y también las de electricistas, aprendices mecánicos, y maquinistas navales (destinadas al personal militar subalterno y civil). Igualmente

se crearon para la formación de suboficiales una escuela de artillería, y la Escuela de Oficiales de Mar y Clases de Marinería (ambas funcionaron en un buque de guerra).

Todas las escuelas mencionadas tuvieron un desarrollo bastante irregular, ya que unas se fusionaron, otras mantuvieron su autonomía, y algunas tuvieron una vida efímera. Sin embargo, todas aportaron lo suyo para contribuir con la formación de personal apto para el funcionamiento y el sostenimiento de una Marina de Guerra cada vez más moderna, científica, técnica, y especializada, con una concepción estratégica más extendida, y atravesada por la fuerte corriente positivista que marcó aquella época.

## NORMATIVA Y REGLAMENTOS

La progresiva burocracia administrativa y complejidad técnica de la Marina de Guerra también impulsó la redacción de un corpus normativo propio, con distintos reglamentos destinados al personal y al uso y cuidado del material, a fin de introducir orden, organización, y disciplina en el proceso de cambio que experimentaba la institución naval. "*La Armada* (...) –decía el presidente Roca en su mensaje de 1881– *reclama urgentemente leyes de organización disciplina, sin las cuales serán estériles todos los sacrificios para dotar al país de poderosos elementos navales.* (...) *Para proveer a esta necesidad se han constituido dos comisiones; una que proyectará las ordenanzas generales y la otra las leyes penales, la organización de los tribunales y su competencia*"[10].

Así aparecieron, por ejemplo, el *Plan de Señales para el Servicio de la Armada* (1880), y el proyecto de *Código Penal Militar para la Armada Argentina* (1882) preparado por una comisión presidida por el Ministro de Guerra y Marina y compuesta por distinguidas personalidades civiles y militares. También se formó una comisión para redactar un proyecto de ordenanzas para la Marina.

## PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA EN LA CONQUISTA DEL DESIERTO

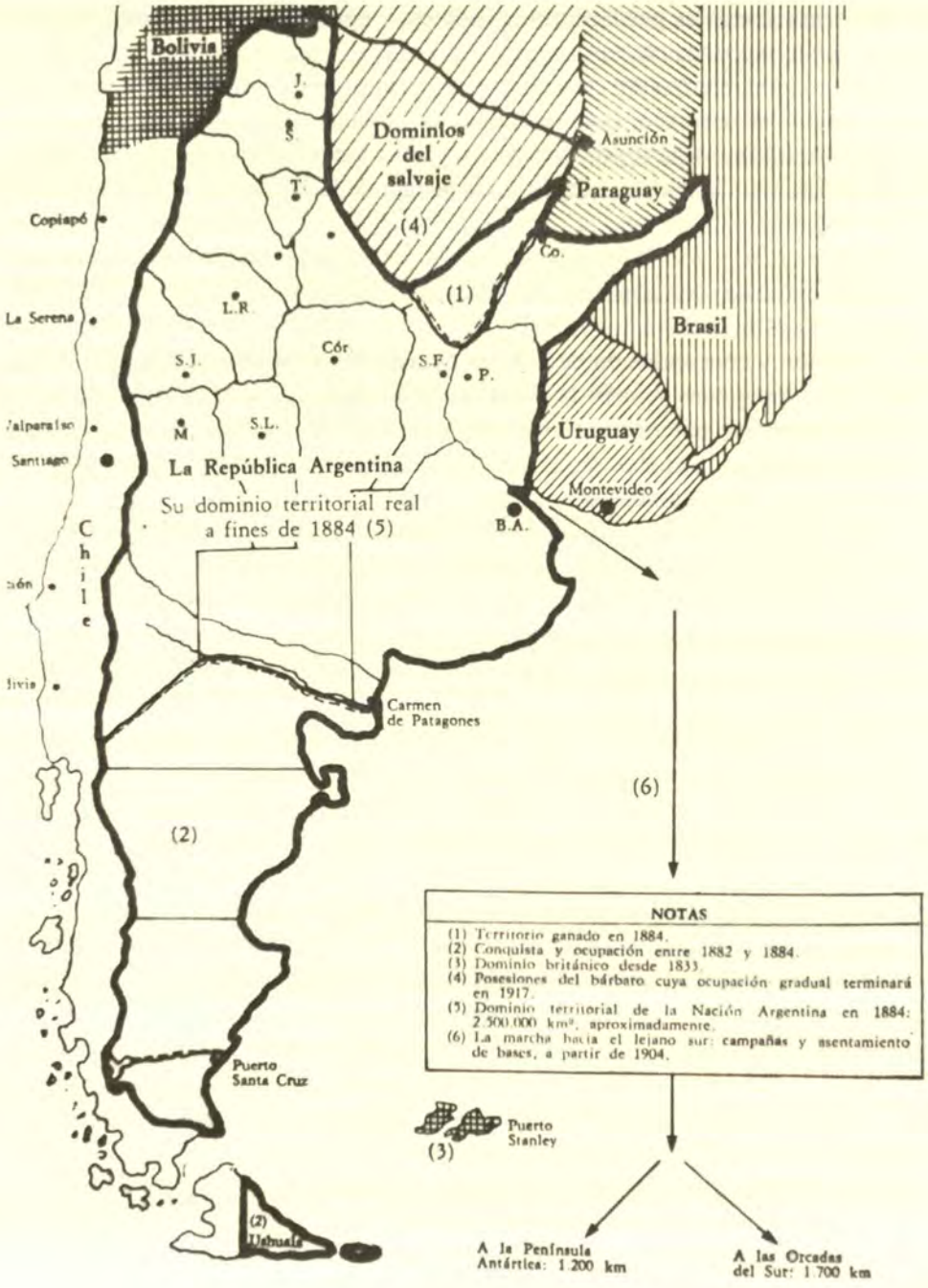
Para consolidar la soberanía nacional en los territorios del Sur, la Marina de Guerra cumplió un papel de gran importancia en la presencia y ocupación de la Patagonia, y las costas e islas del Atlántico Sur. Apoyó la colonización,

brindó seguridad a las poblaciones existentes, y contribuyó con el conocimiento geográfico a través de notables y heroicas exploraciones que permitieron establecer comunicaciones internas por caminos y vías fluviales, que resultaron fundamentales para integrar el territorio, establecer puertos, y dejar abiertas aquellas regiones para su población, desarrollo económico, y difusión del comercio. El modelo de los Hombres del Ochenta orientaba así la acción de la Marina en el Sur del país.

Entre 1879 y 1883 la Marina de Guerra participó activamente en la campaña por la Conquista del Desierto en misiones de apoyo al Ejército Nacional. Colaboró con las fuerzas del Ministro de Guerra y Marina coronel Julio A. Roca en la fijación y consolidación de la línea del río Negro (abril-mayo de 1879). En Carmen de Patagones se creó la Escuadrilla del Río Negro (que funcionó hasta 1911), compuesta por distintos vapores a ruedas (la mayoría de construcción británica, tales como el *Río Negro* y el *Río Neuquén*) y por competentes marinos, que constituyó la base operativa y logística de la Marina de Guerra para actuar en la dilatada región de la Patagonia. La misión de la Escuadrilla consistía en facilitar abastecimiento y comunicaciones a los fortines que el Ejército Nacional establecía a lo largo de la línea militar el río Negro. Entre los oficiales de Marina que prestaron servicios en aquella histórica y heroica Escuadrilla merecen destacarse a Erasmo Obligado (1842-1885), Santiago Albarracín (1855-1929), y Eduardo O´Connor (1858-1921).

La Marina penetró en el corazón del territorio patagónico a través de ríos complicados y poco conocidos (Negro, Limay, Neuquén, Collón-Curá), y alcanzó los lagos cordilleranos. De esa manera, se conectó el litoral Atlántico con la Cordillera de los Andes. Desde esas arterias fluviales la Marina apoyó a los fortines del Ejército Nacional existentes en el interior del territorio, y colaboró en la lucha contra el aborigen. Se desarrolló también una labor extraordinaria en la expansión y profundización del conocimiento geográfico y la verificación de las condiciones de navegabilidad de los distintos ríos patagónicos. De esa manera, se cumplieron importantes objetivos de defensa nacional y afirmación de la soberanía argentina.

En aquellas actividades se destacó el notable papel científico de varios marinos, tales como Martín Guerrico (1838-1929), Santiago Albarracín, Erasmo Obligado, Eduardo O´Connor, y Valentín Feilberg (1852-1913), algunos de los cuales, por sus descubrimientos, exploraciones, y trabajos de cartografía e hidrografía, adquirieron reconocimiento internacional, como fue el caso del teniente Carlos María Moyano (1854-1910). Moyano efectuó extensos e importantes viajes de exploración hacia el interior de los territorios patagónicos




La República Argentina
Su dominio territorial real a fines de 1884

de Santa Cruz y Chubut, navegó los distintos ríos de aquellas zonas para conocer su curso y características hidrográficas, y realizó estudios que resultaron de gran valor científico y que sirvieron para establecer nuevas comunicaciones internas, y articularlas con las ya existentes.

Los oficiales de Marina también participaron en exploraciones que efectuaban en diferentes áreas de la Patagonia y el Atlántico Sur distintos científicos civiles, tanto argentinos como extranjeros (destacamos, por ejemplo, al perito argentino Francisco P. Moreno, a Ramón Lista, y al italiano Giacomo Bove). El espíritu aventurero y el interés por los descubrimientos geográficos y las exploraciones eran signos de la época. Por aquellos años, numerosos aventureros y exploradores románticos se internaban en los desconocidos y enigmáticos territorios de África y Asia para descubrir sus secretos, y en esas arriesgadas empresas tampoco faltaron marinos (recuérdese, por ejemplo, las exploraciones en el Congo de Pierre Paul Savorgnan de Brazza, oficial de la infantería de marina francesa).

## PRESENCIA Y OCUPACIÓN TERRITORIAL

En el contexto descrito anteriormente, destacamos, muy especialmente, la extraordinaria labor del teniente coronel de marina Luis Piedrabuena (1833-1883) en la Patagonia y el Atlántico Sur. Experto marino y profundo patriota, desde la soledad de su reducto en la isla Pavón, en el río Santa Cruz, desplegó una increíble y múltiple actividad de progreso y desarrollo económico, y de apoyo y salvamento marítimo en las aguas e islas del Atlántico Sur (por los que recibió numerosos agradecimientos, incluso de gobiernos y monarcas extranjeros como el emperador de Alemania). Las acciones de Piedrabuena se extendieron hasta la isla de los Estados, y contribuyeron de manera decisiva al mantenimiento de la soberanía nacional. La isla Pavón de Luis Piedrabuena, Carmen de Patagones y las colonias galesas de Chubut, eran los únicos vestigios de civilización en los lejanos y desolados territorios del Sur.

El avance de la Marina se materializó con la fundación de Subdelegaciones de Marina (luego denominadas Sub-Prefecturas Marítimas) en distintos puntos de la dilatada costa e islas del Atlántico Sur: Santa Cruz, Puerto Deseado, Río Gallegos, Chubut, Tierra del Fuego, e Isla de los Estados. Dichos organismos pertenecían a la Marina de Guerra tenían finalidad política, militar, económica, comercial, y de apoyo a la colonización, la navegación, y el tráfico marítimo. Fueron verdaderos baluartes de la soberanía argentina en aquellos lugares. Sus autoridades eran oficiales navales. En la presidencia del general Roca (1880-1886) se aplicó a las subdelegaciones el

modelo de la Prefectura Marítima francesa para la organización de la defensa de las costas y los puertos, y la seguridad marítima general[11].

## CREACIÓN DEL SERVICIO DE LA COSTA SUR

Para consolidar toda la labor que la Marina de Guerra desarrollaba en el Sur fue necesario establecer un sistema de comunicación eficaz, regular, permanente, y rápido entre Buenos Aires y las poblaciones y centros comerciales que se hallaban en el litoral patagónico del Atlántico Sur.

La misión señalada se confió al flamante transporte de mar *Villarino*, recientemente incorporado a la Marina de Guerra. Para formalizar la acción de ese buque en el Sur se creó, por Decreto del 30 de diciembre de 1880, el Servicio de la Costa Sur, que con el correr de los años se convirtió en el Servicio de Transportes Navales de la Armada Argentina.

Entre 1881 y 1883 el *Villarino* efectuó numerosos viajes de transporte de carga, correspondencia y pasajeros entre Buenos Aires, Bahía Blanca, y Carmen de Patagones, que incluso se extendieron hasta Chubut y Santa Cruz. También transportó tropas del Ejército Nacional destinado al Sur. Las comunicaciones quedaron establecidas, y se acabó con el aislamiento de la región. En aquellas travesías se destacó el sargento mayor de marina Federico Spurr (1849-1893), comandante del *Villarino*, experto conocedor de los ríos y mares australes, y veterano de la Conquista del Desierto.

El *Villarino* (en servicio hasta 1899), y las unidades de la Armada que lo reemplazaron, cumplieron un servicio de fundamental importancia, pues constituyeron, hasta bien entrado el siglo XX, el único medio de abastecimiento y sostenimiento de las lejanas poblaciones e instalaciones navales existentes en el Sur. A través del mencionado Servicio, la Marina de Guerra cumplió, además, un rol de progreso y fomento que fue clave para la integración territorial, el desarrollo económico y comercial, y la defensa de la soberanía nacional.

## CONCLUSIONES

La Guerra del Pacífico (1879-1883) influyó sobre el pensamiento militar naval argentino, y generó cambios de distinta magnitud en diferentes ámbitos

del mismo. Al respecto, podemos efectuar, en líneas generales, las siguientes conclusiones y observaciones sobre la influencia de aquel importante conflicto bélico sudamericano en la Marina de Guerra de la República Argentina:

- La Armada de Chile, con sus dos modernos y poderosos blindados *Blanco Encalada* y *Almirante Cochrane*, constituyó un poder naval importante y respetable, en momentos en que se renovaba la controversia territorial y limítrofe entre Argentina y Chile.
- La notable actuación de la Armada chilena en la Guerra del Pacífico, sus operaciones navales, y las victorias obtenidas, demostraron la importancia de un poder naval eficiente, moderno y con carácter oceánico, y la influencia del dominio o control del mar para las comunicaciones, las operaciones conjuntas, y las acciones terrestres.
- Los buenos resultados del empleo del poder naval de Chile en la guerra podían, eventualmente, proyectarse y extenderse hacia el frente del océano Atlántico en caso de un deterioro o agravamiento de las relaciones argentino-chilenas.
- Los modernos blindados (con poderosa artillería y protección de la coraza) constituyeron la base del poder naval de Chile, y podían servir como posible instrumento de apoyo de la política exterior en la controversia con Argentina.
- Argentina apreció la importancia del poder naval en la controversia con Chile, dadas las especiales características geopolíticas y estratégicas de la misma, y por estar encuadrada por un escenario fuertemente marítimo.
- La República Argentina fue consciente de la necesidad de renovar y modernizar su Marina de Guerra, a fin de contar con un poder naval con perfil oceánico.
- Se incorporó la visión marítima a una Marina de Guerra eminentemente fluvial como la de Argentina.
- La concepción estratégica y la doctrina naval de Argentina experimentó un cambio de gran importancia al adquirir dimensión y orientación de carácter oceánico.
- La estrategia naval se estructuró en dos áreas operativas y de defensa: una tradicional y fluvial (la Cuenca del Plata) y otra nueva y oceánica (el Atlántico Sur y la Patagonia).
- La Marina de Guerra adquirió buques aptos para operar en el ámbito marítimo
- La República Argentina incorporó a su Marina un moderno y poderoso acorazado de alta mar (el *Almirante Brown*), como respuesta a la existencia de los dos blindados chilenos.

- Se adquirió capacidad de transporte y de logística en el ámbito marítimo con la incorporación del *Villarino*.
- La Marina de Guerra salió por primera vez al mar, de manera formal, regular, organizada, y con criterio de continuidad, como respuesta a una nueva orientación en la concepción estratégica.
- Se realizaron operaciones conjuntas con el Ejército en el dilatado espacio patagónico.
- Surgió el componente terrestre de la Marina de Guerra con la creación de unidades de artillería e infantería.
- El poder naval se manifestó como un colaborador de la política exterior a tener en cuenta para el futuro.
- La Marina de Guerra constituyó un instrumento de gran relevancia y sumamente apto para la defensa de la soberanía en espacios recientemente ocupados, y para la integración del territorio nacional.
- Las necesidades de la defensa nacional y la influencia de algunos aspectos del modelo de país que proponía la Generación del Ochenta, llevaron a la Marina de Guerra a convertirse en un importante factor de promoción y fomento de la población y ocupación territorial, de la colonización, y del desarrollo económico y comercial.
- La Marina desempeñó un papel fundamental en la comunicación entre la ciudad de Buenos Aires y los lejanos territorios patagónicos y del Atlántico Sur, lo que permitió reducir las condiciones de aislamiento.
- Los oficiales de Marina enfatizaron su perfil científico e intelectual con motivo de las exploraciones y los descubrimientos geográficos (en regiones poco conocidas) que los tuvieron como protagonistas, y que fueron la respuesta a la necesidad de consolidar la presencia y la ocupación territorial.
- La incorporación de buques de guerra y armamento con moderna tecnología, en un contexto fuertemente influenciado por el positivismo, introdujo cambios en la formación del personal naval, que se orientó así a la creación de institutos técnicos y especializados, y a la obtención de recursos humanos con capacitación específica.
- La progresiva complejidad técnica de la Marina de Guerra se manifestó también en el paulatino aumento de la burocracia institucional naval y en la adquisición de mayores grados de autonomía administrativa y operativa.

## NOTAS

1 Ejército Argentino. Reglamento *La doctrina en el Ejército Argentino (RFD-50-01)*, año 2001, p. VII.

2 *Terminología a utilizar en el Marco Teórico* (documento elaborado y distribuido por el Instituto de Historia Militar Argentina para la preparación del II Congreso Internacional de Historia Militar Argentina, realizado en Buenos Aires en noviembre de 2005). Véase también la crónica del "Seminario I-Influencia externas e internas que operaron en la evolución de las instituciones militares argentinas y contribuyeron a determinar sus características durante el periodo 1900 y 1950" (efectuado en la Escuela Superior Técnica del Ejército Argentino en octubre de 2003), publicada en: Anales del Instituto de Historia Militar Argentina 2003, pp. 162-167.

3 Comisión de Investigación de Evolución del Pensamiento Militar CEE/ESG. "Evolución del Pensamiento Militar". En: *La Revista de la Escuela Superior de Guerra "Tte. Grl. Luis María Campos"*, año LXXXI, N° 551, octubre-diciembre de 2003.

4 ORTIZ SOTELO, J. "Breves apuntes sobre la Historia de la Marina de Guerra del Perú". En: *Derroteros de la Mar del Sur*, año 8, N° 8, 2000, p. 106.

6 MARTÍN, J. A. "Nuestros límites con Chile en la Patagonia Austral-El tratado de 1881-Divergencias en su interpretación-Creación de nuestra Marina de Mar". En: *Boletín del Centro Naval*, Año LXXIV, N° 624, setiembre-octubre de 1955, pp. 350-351. [Lo destacado en negrita nos pertenece].

7 "Mensaje del presidente Avellaneda correspondiente al año 1879". En: FRAGA, R. *La política de defensa argentina. A través de los Mensajes Presidenciales al Congreso 1854-2001*, pp. 116-117. "Lo destacado en negrita nos pertenece".

8 Hemos tomado los datos de la obra del contraalmirante (R) Pablo E. Arguindeguy *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, T. IV.

9 Fuenzalida Bade, R. *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968)*, T. III, p. 721.

10 Mensaje del presidente Roca correspondiente al año 1881. En: Fraga, R. *La política de defensa argentina. A través de los Mensajes Presidenciales al Congreso 1854-2001*, *Ob. cit.*, p. 128.

11 LUQUI LAGLEYZE, J. "La fundación de las Subdelegaciones de Marina de la Patagonia". En: *Revista Del Mar*, Año XLIII, N° 148, junio de 1998, p. 54.

## BIBLIOGRAFÍA


ARGUINDEGUY, Pablo E. (1972). *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina.* T. VI, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

BAMIO, José R. (1990). "Los Transportes Navales en la Armada Argentina". En: *Revista Del Mar.* Año XXXV, Nº 131, mayo, Buenos Aires, Instituto Browniano.

BAMIO, José R. (1990). La expedición Py. En: *Historia Marítima Argentina.* T. VIII, cap. VII, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

BAMIO José R. (1996). *Semblanzas Navales.* Buenos Aires, Instituto Browniano.

BRAUN MENÉNDEZ, Armando (1965) "Primera presidencia de Roca (1880-1886)". En: Academia Nacional de la Historia. *Historia argentina contemporánea.* vol. I, primera sección, cap. V, Buenos Aires, El Ateneo.

BURZIO, Humberto (1960). *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico.* Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

CAILLET BOIS Teodoro (1967). *Historia naval argentina.* Río Santiago, Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar.

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO MILITAR CEE/ESG. "Evolución del Pensamiento Militar" (2003). En: *La Revista de la Escuela Superior de Guerra "Tte. Grl. Luis María Campos"*, año LXXXI, Nº 551, octubre-diciembre, Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra.

DELAMER, Guillermo, et al (2010). "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a los largo de la historia", parte 1. En: *Boletín del Centro Naval,* Nº 828, setiembre-diciembre, Buenos Aires, Centro Naval.

DESTÉFANI, Laurio H. (1966). "Transportes navales y su acción patagónica". En: *Boletín del Centro Naval.* Año LXXXV, Nº 668, julio-setiembre, Buenos Aires, Centro Naval.

DESTÉFANI, Laurio H. (1980). *Manual de historia naval argentina.* Tercera edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

DESTÉFANI, Laurio H. (1990) "La presidencia de Avellaneda y la acción marítima (1874-1880)". En: *Historia marítima argentina.* T. VIII, cap. VI, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

EJÉRCITO ARGENTINO (2001). Reglamento *La doctrina en el Ejército Argentino (RFD-50-01).*

FLORIA, Carlos y GARCÍA BELSUNCE, César (1992). *Historia de los argentinos*, T. II, Buenos Aires, Larousse.

FRAGA, Rosendo (2002). *La política de defensa argentina. A través de los Mensajes Presidenciales al Congreso 1854-2001.* Buenos Aires, Instituto de Historia Militar Argentina.

FUENZALIDA BADE, Rodrigo (1988). *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968),* tercera edición, T. III. Valparaíso, Imprenta Carroza.

GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique (1987). "Cómo nació nuestra Armada moderna". En: *Boletín del Centro Naval.* Año 106, Nº 749, abril-junio, Buenos Aires, Centro Naval.

GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique (1990). "La Armada en la campaña del desierto". En: *Historia marítima argentina.* T. VIII, cap. VIII, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique y TANZI, Héctor (1981). "Proyección de la armada Argentina en la década de 1880-1890". En: *Boletín del Centro Naval.* Año C, N° 729, octubre-diciembre, Buenos Aires, Centro Naval.

HERAS, Carlos (1965). "Presidencia de Avellaneda". En: *Academia Nacional de la Historia. Historia argentina contemporánea.* vol. I, primera sección, cap. IV, Buenos Aires, El Ateneo.

LUQUI LAGLEYZE, Julio (1998). "La fundación de las Subdelegaciones de Marina de la Patagonia". En: *Revista Del Mar.* Año XLIII, N° 148, junio, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano.

Martín, Juan A (1955). "Nuestros límites con Chile en la Patagonia Austral-El tratado de 1881-Divergencias en su interpretación-Creación de nuestra Marina de Mar". En: *Boletín del Centro Naval.* Año LXXIV, N° 624, setiembre-octubre, Buenos Aires, Centro Naval.

MENÉNDEZ, Rómulo F. (1982). *Las conquistas territoriales argentinas.* Biblioteca del Oficial, vol. 711, Buenos Aires, Círculo Militar.

MORELL, Francisco L. D. (1990). "Las marinas y la ciencia náutica de la época". En: *Historia marítima argentina.* T. VIII, cap. III, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

ORTIZ SOTELO, Jorge (2000). "Breves apuntes sobre la Historia de la Marina de Guerra del Perú". En: *Derroteros de la Mar del Sur.* Año 8, N° 8, Lima-Mulazzo-París.

OYARZÁBAL, Guillermo (2005). *Los marinos de la Generación del Ochenta.* Buenos Aires, Emecé.

PICCIRILLI, Ricardo y GIANELLO, Leoncio (1963). *Biografías Navales.* Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

Seminario "I-Influencia externas e internas que operaron en la evolución de las instituciones militares argentinas y contribuyeron a determinar sus características durante el periodo 1900 y 1950" (efectuado en la Escuela Superior Técnica del Ejército Argentino en octubre de 2003). En: *Anales del Instituto de Historia Militar Argentina.* 2003.

SIDDERS, Juan Carlos (1990). "La Armada Argentina de 1870 a 1902". En: *Historia marítima argentina*, T. VI, II. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

TANZI, Héctor José (1990). La Armada Argentina de 1876 a 1890 y aspectos navales de la presidencia de Roca. En: *Historia marítima argentina.* T. VIII, cap. IX, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

TANZI, Héctor José (1991). "Orígenes de la moderna Marina de guerra (1876-1900)". En: *Revista Del Mar.* Año XXXVI, N° 134, octubre, Buenos Aires, Instituto Browniano.

*Terminología a utilizar en el Marco Teórico.* s/f (documento elaborado y distribuido por el Instituto de Historia Militar Argentina para la preparación del II Congreso Internacional de Historia Militar Argentina, realizado en Buenos Aires en noviembre de 2005).

---

**Licenciado Luis Fernando Furlan.** Profesor en Historia (República Argentina). Se desempeña en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Miembro Correspondiente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y colaborador de su revista institucional. Es también colaborador de las diferentes publicaciones académicas de Argentina, tales como el *Boletín del Centro Naval.* Ha participado en simposios y congresos de historia militar y naval.

E.mail: furlanluis@hotmail.com

# *Intrahistoria del Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile de 1883*

JOSÉ RAMÓN GARCÍA MARTÍNEZ

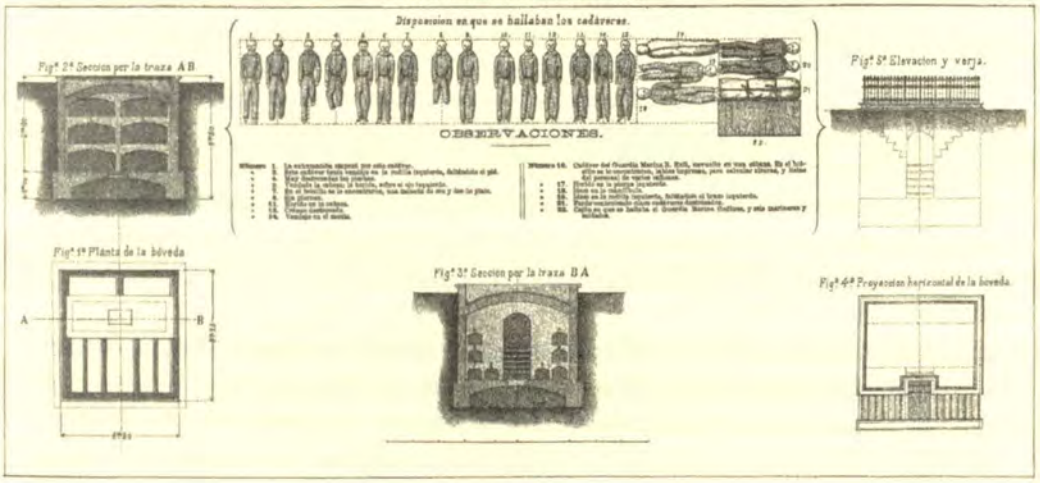
*E*ste trabajo tratará sobre las vicisitudes poco conocidas o, mejor aún, sobre la curiosa concatenación de contingencias desconocidas, minusvaloradas u omitidas y, en equivocada apariencia, causales que conformaron los extrañísimos preliminares de la firma de la paz entre España y Chile, una relación después de bélica (1865-1866) pronto transmutada en pre amistosa y siempre reservada (1867-1868) que, como primer hito en el largo camino que se inició en 1865 con la declaración chilena de guerra a España (25-IX-1865) y que finalizaría en 1883 (12-VII-1883) con la rúbrica definitiva de la paz entre ambas potencias, nos muestra los constantes acercamientos diplomáticos habidos entre Madrid y Santiago de Chile casi desde el fin *de hecho, que no de Derecho*, de la contienda de 1866[1], aquella lamentable querella que, derivando fatídicamente desde tierras del Perú de criminal (Talambo) a política (islas de Chincha) y de pacífica (presidente Pezet) a castrense (presidente Prado), terminó por enfrentar al cañón a las, como entonces se decía, Repúblicas aliadas del Sur de América (Perú, Chile, Bolivia y Ecuador) con el Reino de las Españas, dando lugar a esa lid, también reconocida en América como la Guerra contra España y en España como la Campaña del Pacífico y cuyas acciones militares más significativas fueron el devastador Bombardeo de Valparaíso (31-III-1866) y el inmediato y cruento Combate de El Callao (2-V-1866), además de lo que resulta previsible para cualquier observador avezado, riña, ruina y rencor[2], a una disociación hispano-americana que solo podría beneficiar, en detrimento de unos y otros, a las expectantes potencias sajonas que anhelaban rellenar, suplantándolo, el inconcebible hueco que España dejaba en América, refiriéndonos, como no puede ser de otra manera a quienes llevaban

años pretendiendo adquirir derechos que antes, por cultura común, primaban a España, debiendo de citar al Reino de la Gran Bretaña e Irlanda y a la República de los Estados Unidos de América, además, aunque en mucha menor escala, a las emergentes poblaciones o prósperas colonias extra-americanas de italianos, franceses y prusianos

Como decíamos ...después del Combate de El Callao o, también, Combate del 2 de Mayo de 1866, los buques españoles de la Escuadra del Pacífico del brigadier Méndez Núñez (1824-1869) abandonaron la rada chalaca y principal puerto del Perú el 10 de Mayo de 1866, habiendo enterrado el anterior día 3 y el siguiente 4 a los muertos habidos en la recién librada batalla, inhumándolos en la que fue su logística base de operaciones durante las fechas previas al Combate, es decir, en la tan imponente como dominante isla de San Lorenzo. Allá, en su Cabezo Norte, en la entonces bautizada como Ensenada de la Muerte, colindante con la Playa del Panteón, en una fosa rectangular de 10 metros de largo, por 3 de ancho y 1 de profundidad, abierta en una algo elevada planicie o meseta que la preservaba de la alejada mar, quedaron sepultados con un orden extremadamente riguroso y bajo una protectora lona naval, 31 cadáveres de soldados y marinos españoles, contabilizándose entre ellos a las dos víctimas de mayor jerarquía militar de la Escuadra del Pacífico que sucumbieron en la refriega, identificándose como los guardiamarinas de segunda clase Rull (fragata *Almansa*) y Godínez (fragata *Villa de Madrid*), no habiendo fenecido nadie a bordo de la simbólica fragata blindada *Numancia*, buque insignia de la Escuadra del Pacífico, ni tampoco en la pequeña corbeta de hélice *Vencedora*[3].

De ahora en adelante he de forzarme a ser conciso, pues si me determinase por el camino de la escrupulosa precisión necesitaría un número de páginas muy superior al que la cortesía ofrece, aunque tampoco puedo permitirme el olvido de nada de interés pues aquella gran tumba colectiva de la isla de San Lorenzo y otras dos individuales de Iquique de las que he de dar fe párrafos más adelante han supuesto muchísimo más de lo que podríamos intuir para la historia de España, para la del Perú y para la de Chile.

Desde El Callao, en el transcurso de la precitada fecha del 10 de mayo de 1866, la Escuadra del Pacífico se gobierna en dos divisiones, aproando una de ellas a las islas Filipinas y su compañera al Atlántico, pues ambas han de permanecer vigilantes de los movimientos que las pequeñas fuerzas navales peruanas y chilenas pudieran efectuar en contra del distante archipiélago filipino o de las más próximas islas de Cuba y de Puerto Rico, sin olvidarnos de la sureña Estación




Disposición en que se hallaban enterrados los soldados y marinos de la Escuadra del Pacífico muertos en el Combate de El Callao (2-V-1866) y sepultados en la isla de San Lorenzo (3-V-1866), y diversos planos o perfiles de la bóveda excavada en el Cementerio General de Lima, que acogería sus cuerpos el día 30 de noviembre de 1882. *Revista General de Marina*. Armada Española. Marzo de 1883.

Naval del Río de la Plata que España, desde 1845, mantenía en las orientales aguas de Montevideo[4].

## ARMISTICIO DE WASHINGTON, 1871

Washington, 11 de abril de 1871. España, Perú, Chile, Bolivia y Ecuador firman un tranquilizador armisticio que impide la reanudación de las hostilidades militares entre el quinteto de potencias contratantes.

Las repúblicas del Perú y de Bolivia, por cuestiones económicas derivadas de la explotación de las florecientes salitreras de Atacama que beneficiaban principalmente a industriales británicos y chilenos de Tarapacá y de Antofagasta, por su gran crisis financiera, interior y exterior, monetaria y crediticia y por otros motivos que no podemos enumerar por no ser necesarios para los fines de esta monografía, fuerzan la confrontación con Chile, declarando la Cancillería de Santiago la guerra a sus antiguos aliados contra España el 5 de abril de 1879, iniciándose entonces una larga contienda que *de facto* terminaría cuando las tropas chilenas, tras un escarmentado principio, cosechan un sinfín de victoriosas operaciones terrestres y navales, ocupando la Ciudad de los Reyes el 18 de enero de 1881, posesionándose del Palacio de los Virreyes o Palacio de Pizarro sito en la tan céntrica como emblemática Plaza de Armas de Lima, elevando al viento el flotante pabellón de la estrella solitaria, reservándose la coloquialmente nombrada como División Lynch (contralmirante [desde 5-IV-1881] Patricio Lynch; 8 500 hombres) para la previsora salvaguarda del puerto y estratégica ciudad de El Callao.

Este Perú del presidente Prado, ahora presidente constitucional del Perú (desde 2-VIII-1876 hasta 18-XII-1879) y antes, cuando la Guerra contra España, Jefe Supremo Provisorio de la República Peruana o, lo que es igual, Dictador Supremo (*ib.* 28-XI-1865/15-II-1867), era el mismo Perú que se descubría vencido ante los pies y las herradas pezuñas de la prepotente infantería y caballería chilena, el mismo Perú que, casi coincidente con el comienzo de los litigios antichilenos se había apresurado a firmar un Tratado de Paz y Amistad con la Madre Patria o Tratado de París (14-VIII-1879) por el cual europeos y americanos, españoles y peruanos, declaraban que... *Habrá eterna paz y completo olvido de todo lo pasado y...*

Chile, a diferencia de Bolivia, que siguiendo el ejemplo peruano también había signado en la Ciudad de la Luz un acuerdo idéntico al que signó la Cancillería

del Rímac (París, 21-VIII-1879[5]) y a pesar de los perspicaces precedentes que hemos expuesto cuando dimos cuenta de la comisión hispano-chilena en Inglaterra (Londres, 18-II-1868) para desbloquearse los buques de guerra que ambos poderes mantenían retenidos en las islas británicas, no conseguía alcanzar ningún acuerdo con España o, si alguien lo prefiere así, España no lograba que Chile aceptase... *el completo olvido de todo lo pasado*... pues algo, un escollo insalvable, había impedido en todas y cada una de las ocasiones en las que se habían entablado negociaciones reservadas el progreso del pretendido acuerdo, tratándose de la indemnización que la República de Chile exigía que España pagase por el Bombardeo de Valparaíso, cuestión esta a la cual el Ministerio de Estado en Madrid negaba cualquier posibilidad de compromiso pues, razonaba, sería tanto como reconocer por parte hispana que el Gobierno de *Su Majestad Católica de Doña Isabel II, Reina de las Españas*, era culpable del delito de la *mala fe* al haber provocado una guerra *injusta* y que, por aquella causa y fundamento jurídico y político, debía de subsanar económicamente a los derecho habientes o herederos del generado conflicto, comprendiéndose con gran facilidad que este impedimento inhabilitase, hipotecándola, cualquier esperanza de allegarse a un arreglo provechoso interpartes, tanto más cuanto que la República Chilena ahora se veía catapultada a un elevado *status* de potencia suramericana que, cautivándola, preocupaba a muchas cancillerías continentales (República Argentina, Imperio del Brasil, República de los Estados Unidos de América...) y a algunas otras extracontinentales como el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, pues tanto la antigua Britania como la nueva América sajona pugnaban por la tutela de aquel cúmulo de jóvenes repúblicas en las que aún mantenía un gran poder España y también Francia, aun cuando el rol de esta última nación había decrecido considerablemente por su apoyo al Emperador Maximiliano I de México, aupado y amparado por las fuerzas galas de Napoleón III, Emperador de los Franceses, hasta que, perdido aquel sostén, el antiguo Archiduque de Austria y Virrey de Lombardía y de Venecia fue hecho prisionero de los *juaristas*, siendo fusilado en el Alto del Cerro de las Campanas, en Santiago de Querétaro, en compañía de dos de los generales de su fenecido Segundo Imperio Mexicano, vertiendo allí su sangre el 19 de junio de 1867, Maximiliano, Miramón y Mejía.

## LYNCH, EL ÚLTIMO VIRREY DEL PERÚ

Volviendo a Lima, a la Lima chilena (1881), nos encontramos con la extravagante situación que ahora describiré y que concitará cierta confusa sorpresa. España y Perú, como expuse, eran *países amigos* en virtud del precitado Tratado

de París (14-VIII-1879) y como es natural Madrid mantenía en la capital peruana a un emprendedor diplomático de carrera, identificándose como el encargado de negocios de la Legación de España en Lima, Enrique Vallés y Soler de Aragonés, existiendo, además, un cónsul general de España en el Callao, Ernesto Merlé y Alós. Cónsul el segundo y encargado de Negocios el primero, que no gozaban de representación diplomática ninguna ante el Gobierno de Ocupación Militar de Chile en Lima, teniéndola, nominalmente y no ejerciéndose por razones evidentes, tan solo ante la autonombrada Presidencia Provisoria del Perú que encabezaba Francisco Calderón Landa quien, elegido el 12 de marzo de 1881 por una metropolitana Junta de [144] Notables ejercía sus mermadas funciones ... *tolerado y consentido* por el *General en Jefe del Ejército de Ocupación en el Perú*, contralmirante Patricio Lynch y Solo de Zaldívar, oficial de la Armada de Chile y también antiguo oficial de la Marina de Guerra de Su Majestad Británica donde, el 21 de octubre de 1841, obtuvo su título de teniente. Lynch, poco después, el 6 de noviembre de 1881, arrestaría a Calderón Landa, negándole cualquier atribución presidencial, remitiéndole a Chile a bordo del blindado *Almirante Cochrane*, permaneciendo en aquellas tierras confinado hasta la firma en Lima del, para el Perú, vejatorio Tratado de Ancón (11-III-1884) por el cual se restablecía la paz entre peruanos y chilenos, finalizando así la Guerra del Pacífico. Lynch, como dije, inhabilitó a Calderón Landa y no reconoció más poder peruano en Lima que el municipal (28-IX-1881), conociéndosele desde entonces, por amigos y adversarios, con el título de *El último Virrey del Perú* y, cierto es, aquel tratamiento no desmerecía a su portador, reflejando una realidad fehaciente.

Una realidad fehaciente era también la de no poder entablar los acreditados representantes diplomáticos de España en el Perú ninguna relación oficial con las autoridades chilenas de ocupación, salvo aquellas que la cortés educación cívica permitía. Mientras tanto, en París proseguían los encuentros entre chilenos y españoles y debido a la flamante situación política ahora existente se determina que las iniciadas relaciones de paz se trasladen hasta Lima, encomendándose al Encargado de Negocios Vallés que comience sus trámites con el destacado plenipotenciario chileno Pedro Eulogio Altamirano Aracena (1835-1903[6]) y ... nueva interrupción, pues me resulta imposible dar cuenta fiel de todo lo acá y allá acaecido en unos pocos párrafos, debiendo de allegarme ahora hasta la mensualidad de abril de 1882 en la que Vallés comunica a su ministro de Estado, el Marqués de la Vega de Armijo (Antonio Aguilar y Correa, Gabinete *progresista* de Práxedes Mateo Sagasta; 8-II-1881) que la capitalina y prominente Sociedad Española de Beneficencia (Lima, 1857) ha visitado días atrás la chalaca isla de San Lorenzo y allí, su presidente (1881-1882), Antonio Cosío, su vicepresidente, Antonio Alemany, y

demás acompañantes habían concebido el benéfico, patriótico y altruista proyecto de dar un digno enterramiento a sus compatriotas de la Escuadra del Pacífico que allá, en muda soledad, quedaron inhumados después del Combate de El Callao del 2 de Mayo de 1866, trasladándolos, de ser posible su identificación y exhumación, al Cementerio General de Lima (Cementerio Presbítero Matías Maestro). Esta idea, de complicada realización, debería de contar con el patrocinio económico de la propia Sociedad Española de Beneficencia, con la consiguiente autorización política del Gobierno español y de su Ministerio de Marina, con el permiso religioso de la curia peruana, con la conformidad burocrática de la dirección de la entidad encargada de los camposantos limeños o, lo que es igual, de la Sociedad de Beneficencia del Perú y con la principalísima aquiescencia o visto bueno del general en jefe del Ejército de Ocupación de Chile en el Perú. Vallés consulta a Madrid y en la Corte se promueve ese pensamiento ya que no solo se advierte en él su decorosa necesidad sino, también, su posible e impensada oportunidad histórica como medio natural de acercamiento entre Vallés y Lynch.

Enrique Vallés obtiene sin lucha todas las venias pertinentes (Sociedad Española de Beneficencia, Sociedad de Beneficencia del Perú y Arzobispo de Lima) e, igualmente, el amable beneplácito del contralmirante Lynch, quien facilitó esta iniciativa, proporcionando lanchas de vapor de la Intendencia General del Ejército para los traslados y negándose a aceptar cualquier pago por lo proporcionado, emprendiendo la Sociedad Española de Beneficencia, con el concurso de otras personas e instituciones, españolas, peruanas y de otras varias nacionalidades, los trabajos de investigación y archivo, las subsiguientes labores de localización del lugar donde se excavó la fosa común y, una vez averiguado, las faenas previas de apertura de la tumba y consiguiente descubrimiento de los cadáveres y de su estado físico (17-XI-1882, 11 horas), comprobándose entonces que, merced al peculiar y casi inmutable clima insular y a la preservadora lona naval que los recubría, era factible su extracción y traslado y, asimismo, el indiscutible establecimiento de la correcta filiación personal de todos ellos –salvo ínfimas excepciones, por tratarse en algunos casos de restos humanos, no de cadáveres completos o de cuerpos mutilados–, debiendo aquí de exponer que tampoco me extralimitaré ahora por las tan mentadas necesidades de espacio y por constar estos hechos en un grueso expediente que, casi, no deja pregunta sin respuesta, demostrando aquel legajo que pronto se hizo público un delicado rigor y una minuciosidad a la que no estamos muy acostumbrados los historiadores[7].

Prosigamos nuestro camino aunque siempre extractando, debiendo de orillar temas importantes pero, cierto es, secundarios y como tales sacrificables. Los

cadáveres y los restos humanos se exhumaron e identificaron y en un respetuoso y gran convoy naval de duelo en el que encontramos en organizada disposición de parada, en paralelas líneas de fila, 35 embarcaciones de vapor y de remos con un gran gentío y en el que constan marinos de guerra y mercantes, personal civil, administrativo y militar de todas las naciones presentes en Lima y en El Callao (estadounidenses, británicos, franceses, italianos, austríacos, españoles, chilenos y, obviamente, peruanos, entre otras varias banderas) se desembarcaron los féretros en El Callao, recibiendo en su Iglesia Matriz los primeros oficios religiosos, conduciéndoseles desde allí hasta el ferrocarril que habría de trasladarlos hasta Lima y, una vez en la ciudad, hasta su Cementerio General, quedando entonces depositados en la excavada cripta (27-XI-1882) que, como dijimos, fue costeada (*D.S.P.F.* o *De Sua Pecunia Fecit* o también *Hecha de su dinero*) por la Sociedad Española de Beneficencia en un lugar preferente de la antedicha necrópolis.

Vallés, el encargado de negocios de España en Lima, advertida la favorable inclinación de Lynch hacia España[8] y en pro de estas gestiones humanitarias (contralmirante y *general en jefe del Ejército de Ocupación Militar del Perú*, Patricio Javier de los Dolores Lynch Solo de Zaldívar; 1824-1886), había tentado la posibilidad con los destacados plenipotenciarios chilenos (Altamirano, ya citado, y Jovino Novoa Vidal; 1822-1895[9]) de que en el momento de la prevista inhumación de los ataúdes de los soldados y marinos españoles en la bóveda (30-XI-1882[10]) alguna unidad significativa del Ejército de Chile les rindiese honores militares (27-XI-1882) pues esa acción sería de inmediato correspondida por el Gobierno de Su Majestad que enviaría un emblemático buque de guerra al puerto de Valparaíso para saludar al cañón a la bandera de Chile, poniéndose fin así a las diferencias que enfrentaban a España y a Chile desde 1866. Altamirano, esta vez desde Valparaíso, el 5 de julio de 1882, noticia a su colega español lo que aquel ignora y que, inteligente y sorpresivamente, solventaría toda discrepancia entre ambos países sin quedar nadie vencedor o vencido en la negociación diplomática entablada:

"En el primer momento ofrecía dificultad la idea de tomar la iniciativa en una manifestación, que pudiera estimarse por algunos en sentido molesto para la dignidad nacional; pero recordando lo que súbditos españoles hicieron en honor de Prat, y la conducta observada por España durante la última guerra del Pacífico[11], el presidente [Domingo Santa María González; 1825-1889] autorizaría con gusto al General en Jefe [Patricio Lynch; 1824-1886], para tributar honores á los restos de los españoles muertos en el combate del Callao, siempre que V., en su carácter de Ministro de España, y entendiéndose con los señores Novoa y Lynch,

les pueda dar la seguridad de que su Gobierno correspondería á nuestra iniciativa, mandando un buque de guerra á Valparaíso. El incidente es muy importante, á mi juicio, porque, realizado felizmente, nada impediría ya que pudiéramos ir resueltamente á la paz".

## USTEDES, ESPAÑOLES, FUERON LOS PRIMEROS...

¿Prat, quién era Prat... y qué es lo que súbditos españoles hicieron en su favor y cuál fue la conducta de España en la recién mencionada Guerra del Pacífico?

Por segunda vez los muertos nos han de facilitar la vida. Guerra del Pacífico. El vapor de torreón o monitor peruano *Huáscar*, adquirido por el Gobierno del Perú con la fragata blindada *Independencia* para intentar defenderse de la Escuadra del Pacífico española, aunque el uno y la otra no llegaron a tiempo, arribando a sus predeterminados destinos (Ancud, 6-VI-1866) después del Combate de El Callao (2-V-1866)... El *Huáscar*, decíamos, al mando del afamado contralmirante Miguel Grau Seminario, libra el miércoles 21 de mayo de 1879 el históricamente reconocido como Combate de Iquique, enfrentándose en esa lid el antedicho monitor de ariete *Huáscar* contra la corbeta chilena *Esmeralda*, comandada por el capitán de fragata Agustín Arturo Prat Chacón, cañoneándose a la vista de la población peruana de Iquique que bloqueaban la mencionada corbeta *Esmeralda* y la goleta *Covadonga*, advirtiéndose allí, en esa localidad, la existencia de una numerosa y próspera colonia española que disfrutaba de un gran poder económico y de su correspondiente proyección social, siendo Iquique el puerto principal peruano de exportación del rico producto de sus acres salitreras. El *Huáscar* dispara a la corbeta y advertida la imposibilidad de echarla a pique a cañonazos con su par de piezas de enorme calibre (300 libras inglesas de peso el proyectil sólido, 136,08 kg) la ataca al espolón, pretendiendo *pasarla por el ojo*. Al tercer topetazo la *Esmeralda* comienza a anegarse, habiendo poco antes abordado el monitor el comandante de la *Esmeralda*, Arturo Prat, el teniente segundo Ignacio Serrano Montaner[12] y algunos otros hombres más que, como cualquiera puede imaginarse, resultaron muertos casi en el instante en el cual pisaron las tablas de la cubierta peruana, debiendo de citar ahora el hecho no menos trascendente de este *Combate de Iquique* que, como es previsible por lo que acabamos de narrar, tuvo dos escenarios, el primero, el del ya comentado *Huáscar versus Esmeralda*, y el segundo, en el que batallan, contendiendo tan mal en este teatro como en el anterior, la fragata blindada peruana *Independencia* que cañonea sin éxito también a la escurridiza

goleta de hélice chilena *Covadonga*, antigua *Virgen de Covadonga* (apresada en 1865, durante la Campaña del Pacífico por la misma corbeta *Esmeralda* que ahora estaba a pique y cuya captura a la escuadra española del teniente general Pareja facultó su suicidio y la inesperada irrupción como su sucesor *accidental* del brigadier Méndez Núñez). Esta secundaria ofensiva o Combate de Punta Gruesa termina cuando la *Covadonga* en su escapada percibe el roce de su casco con el roquerío de unos bajos, los de Punta Gruesa, y hacia ellos se gobierna *a toda fuerza de máquina* la desbocada *Independencia* que, adentrándose en esos escollos encalla, destrozando sus fondos, quedándose en el transcurso de esta jornada el Perú sin uno de sus dos buques principales, la *Independencia*, y Chile sin una de sus dos naves simbólicas, la *Esmeralda*, y todo ello en menos de 10 millas de distancia.

Dueño del campo el *Huáscar* toma el puerto de Iquique, fondeando en el Muelle Francés, dejando ante el edificio de la Aduana dos cuerpos, el del comandante de la hundida *Esmeralda*, capitán de fragata Agustín Arturo Prat Chacón y el del teniente segundo Ignacio Serrano Montaner, quedando ambos cadáveres encomendados a las autoridades municipales de Iquique pero, también, sujetos a los previsibles vejámenes de la excitada población peruana, presentándose entonces el español Eduardo Llanos Álvarez de las Asturias, Noriega y Nava Posada (1833-1927) quien se hace pactado cargo de los cuerpos y con el concurso del presidente de la Sociedad Española de Beneficencia de Iquique se determinan a dar un digno enterramiento a ambos marinos, encargándose un par de féretros que costaron 5 Soles cada unidad, colocándose en ellos los cuerpos de Prat y de Serrano envueltos en sudarios o en blancas sábanas bordadas con las capitulares *E.LL.* (Eduardo Llanos) y siendo enterrados el siguiente día 22 en el cementerio local con la presencia de ocho personas entre las que hemos de destacar al propio Eduardo Llanos, a Benigno C. Posada Galís (Tacna 1820; Iquique 1903), presidente de la antes mentada Sociedad Española de Beneficencia y a otras seis personas, habiendo abonado Llanos, igualmente, el importe total de los gastos de entierro de los marinos chilenos, 83 Soles más[13].

Esta es la iniciativa de la cual daba cuenta Altamirano a Vallés, aquella decisión previa española que, así entendida, posibilitaba al presidente Santa María para expresar a sus opositores políticos a cualquier acuerdo pro español que implicase *dar el humillante primer paso* que esa primacía, que esa iniciativa de la que hablaba Altamirano a Vallés, no había sido chilena sino, por el contrario, española, aun cuando nadie ha de ignorar lo que resulta evidente hasta para el observador menos avezado en el campo de la diplomacia, es decir, que el

indiscutible altruismo demostrado por Eduardo Llanos y el filantrópico concurso que la Sociedad Española de Beneficencia de Iquique prestó a este suceso y ceremonia fúnebre fueron determinaciones nobles y desinteresadas, pero siempre personales, naciendo de un deseo íntimo, surgiendo del respetuoso proceder privado de un residente local y de una asociación benéfica no gubernamental aunque los frutos pudieran ahora presentarse como públicos ante... la opinión pública chilena.

Así se hizo y, felizmente, no se presentaron nuevas dificultades en esta tortuosa senda en la que los soldados y marinos muertos de la Escuadra del Pacífico prestaron su último servicio a su país, ganando, como El Cid, batallas después de su fallecimiento.

Vallés, advertido de la importancia trascendental del feliz oficio de Altamirano (Valparaíso, 5-VII-1882) traslada a Madrid el documento de referencia, recibiendo poco después la contestación o respuesta oficial del gobierno español que signa Felipe Méndez de Vigo, Subsecretario de Estado, por orden de su superior, el ya presentado ministro de Estado, Marqués de la Vega de Armijo, datándose este texto en Madrid, el 28 de agosto de 1882, descubriéndose por la diplomática celeridad entre la remisión de la carta chilena y su capitalina réplica el notable interés que en la Corte se daba a esta gestión que, de esta acertada manera, parecía poder encauzarse hacia su fin:

"*El Ministro de Estado* [Antonio Aguilar y Correa, Marqués de la Vega de Armijo], *enterado del despacho de V.S. [Vuestra Señoría, Vallés] se ha servido aprobar su conducta, y me encarga le manifieste que por el Ministerio de Marina se dan las órdenes oportunas para que la Navas de Tolosa, la fragata que trajo á España* [desde Marsella] *á S. M. el Rey* [Alfonso XII] *en ocasión de su advenimiento al Trono* [29-XII-1874], *y que hoy se encuentra en la Habana* [zarparía de Guantánamo para Montevideo el 21-VIII-1882], *vaya á Valparaíso. Cuando llegue el momento oportuno, á saludar aquella Plaza, en justa correspondencia á los honores que á los españoles muertos en el Callao* [*Combate de El Callao*] *se propone tributar el General en Jefe del ejército Chileno* [Lynch]".

Cualquiera habrá podido darse cuenta que el Gobierno de S. M. ignora en este recién transferido despacho cualquier iniciativa española en pro de Chile, autoengañándose unos y otros, chilenos e hispanos, en la identidad de quién es el que dio o quién es el que dará *el primer paso* pues para ambas potencias siempre habrá sido *el otro*...

## EL BATALLÓN ARICA, 4º DE LÍNEA, RINDE HONORES MILITARES A LOS SOLDADOS Y MARINOS ESPAÑOLES MUERTOS EN EL COMBATE DE EL CALLAO

Como expuse párrafos atrás los cadáveres de nuestros soldados y marinos fueron inhumados en la amplia bóveda que en el *Cementerio General de Lima* había excavado a sus expensas la Sociedad Española de Beneficencia de Lima, concitando este hecho otro par de paradójicas consecuencias de las que también tendré que dar cuenta muy pronto.

Telegrama – *"Lima, 27 de Noviembre de 1882*

*Se ha verificado la traslación de los restos. Mucha concurrencia. Por orden del Gobierno chileno han hecho los honores un batallón con bandera y banda* [*Batallón Arica, 4º de Línea*], *haciendo en el cementerio una descarga* (*sic*; dos descargas). *Han asistido los jefes de Estado Mayor, todos los Jefes y Oficiales de la guarnición. Considero estas demostraciones como saludos á la Nación y bandera española. Vallés".*

Y, como esperable continuación a este escrito el inmediato subsiguiente:

Encargado de Negocios de España en Lima a Ministro de Estado, Madrid

Telegrama – *"Lima, 30 de Noviembre de 1882*

*Además de las demostraciones en Lima, la Marina chilena, escoltó, con otros barcos extranjeros, los restos; en la bahía del Callao había 28 lanchas* [35 embarcaciones de vapor, vela y remos]. *El orden de parada era: á la cabeza el Capitán del puerto; en el centro, la balandra conduciendo los restos y la comisión de Beneficencia de Lima; los oficiales de la Marina chilena y otras naciones, conduciendo las cintas de los féretros. Se calcula en 5 000 personas*[14] *la concurrencia; el Jefe de Estado Mayor chileno* [coronel Marco Aurelio Arraigada, desde 18-VIII-1882, Jefe de Estado Mayor del *Ejército del Norte*] *estuvo á mi lado en el cortejo; asistiendo á la función de Iglesia* [*Iglesia Matriz*, El Callao] *todo el Cuerpo Diplomático y el Consular. Estuvo hermoso. He recibido un telegrama de V. E. de ayer. Vallés".*

Bien, se acababa de dar el primer paso público y oficial y ahora, como afirmaba la carta del Subsecretario de Estado, España tenía que corresponder *"á los honores que á los españoles muertos en el Callao se propone tributar el*

*General en jefe del ejército Chileno"* pero antes de ello he de indicar un par de cuestiones que, siendo subalternas, merecen, sin embargo, ser hechas públicas. Primero la renacida Sociedad Española de Beneficencia de Lima (fundada el 8-II-1857, siendo la primera asistencial de entre todas las no nacionales del Perú, contando con 143 socios) casi se quedó sin fondos en caja a consecuencia de los gastos realizados desde que se decidieron a dar un decoroso enterramiento a los soldados y marinos españoles muertos en el Combate de El Callao[15], cuestión esta que, como podemos intuir, generó fricciones internas y, en segundo lugar, que no relegado, una aproximada cincuentena de socios de la misma Sociedad Española de Beneficencia, una cercana cuarta parte del total, se mostraron muy renuentes a que en estos actos participase el Ejército de Ocupación del Perú pues, afirmaban, quien debería de haber estado en ese lugar de preferencia no tendría que haber sido *el país enemigo* sino, por el contrario, *el país amigo* en el cual residían esos españoles que así manifestaban su antipatía al ocupante araucano y su propensión a su nueva patria de acogida. Antonio Cosío, presidente durante 1881 y 1882 de la Sociedad Española de Beneficencia, explicaría, sin éxito, a la facción disconforme que ninguna afinidad política había guiado su conducta ni la de la asociación que él dirigía y que no había existido preferencia alguna, que la Sociedad Española de Beneficencia era apolítica y que lo que se había hecho era humanitario, en pro de España, no pudiendo atestiguar el firmante si el señor Cosío estaba o no al tanto de qué es lo que se estaba dilucidando alrededor de estos hechos que no era lo que creían saber aquel medio centenar de españoles tan afines al Perú, como favorables al Perú eran y fueron siempre todos los miembros de la Sociedad Española de Beneficencia pues no en vano mostraban, demostrándola, su preferencia peruana viviendo allí.

## AHORA LES CORRESPONDE A USTEDES...

*Mas obran quintaesencias que fárragos* nos dejó consignado el ilustre Gracián y siguiendo ese sabio consejo... nuevo refrenamiento de alguna parte prescindible de nuestra emprendida historia, confesándoles a ustedes que sufro ante cada uno de estos sacrificios que califico de dolorosas mutilaciones.

La fragata de hélice *Navas de Tolosa*, un buque de combate que, evidentemente, no había formado parte de la Escuadra del Pacífico, arriba al puerto de Valparaíso en cumplimiento de las instrucciones que su comandante recibió que, en sustancia, no eran otras que las de saludar al cañón a la bandera chilena y procurar en todos los puertos por los que tocase evitar la más pequeña posibilidad de un incidente

que pudiese inhabilitar o retrasar lo que chilenos y españoles ambicionaban, el término de la contienda que hasta que se firmase la paz y se canjeasen los correspondientes *Tratados* subsistía entre ambas potencias[16].

Veamos ahora la cadenciosa sucesión de telegramas que seguirán, comenzando la procesión con el primero, siendo el que dirige el ahora Intendente de Valparaíso, Altamirano, a Vallés y que como es nuestra costumbre presentamos literal puro, sin enmendar:

I. "Señor Ministro de España
Valparaíso 3 Febro, [3-II-1883] 5:40 p.m.
Llegó La Navas, saludó á la plaza, y su saludo le fue inmediatamente contestado = Saludó enseguida al Gefe de nuestra Escuadra y el *Cochrane* devolvió el saludo.
Felicito á V. y me felicito yo mismo por este acontecimiento que nos acerca á la paz = Altamirano".

II. Contestación al telegrama precedente, recibido en Lima el 3 de Febrero de 1883, a las 19:30 horas:
"Lima 4 Febrero 1883 – 9 a.m.
Señor Altamirano
Yntendente de Valparaíso = Recibo sus felicitaciones – Las envió muy sinceras. Nada falta sino firmar Tratado, debiendo considerar día muy próximo – Vallés".

III. Vallés a Ministro Estado España:
"Al Exmo. Sor [Excelentísimo Señor] Ministro de Estado. – Madrid
Lima 4 de Febrero de 1883 – 9 a/m.
Ayer cambiaron saludos *Navas* y plaza de Valparaíso – Seria buen efecto *Navas* visitase Callao y puertos Pacífico – Novoa espera órdenes para firmar Tratado – Vallés".

IV. Comandante de la fragata de S. M. *Navas de Tolosa* a Vallés:
"Ministro Español. Lima
Valparaíso 4 Febrero – 10,45' a/m
Llegué, verificándose saludo con arreglo á instrucciones. –
Contestado en acto – recibimiento expresivo – Tengo órdenes regresar Montevideo – Comandante".

V. Vallés a Comandante *Navas de Tolosa*:
*"Lima 4 Febrero 1883. Al Comandante* Navas de Tolosa. Felicito
Creo puede permanecer ahí todo tiempo posible dentro instrucciones. Vallés"

Aquí el diligente Vallés se equivocaba pues aunque su destreza en la carrera diplomática era mucha y su habilidad había quedado demostrada, su ignorancia del mundo de la milicia y mucho más del de la Marina de Guerra quedaba patentizada pues alguien debería de haberle explicado a nuestro agente que aunque sus miras eran amplias y sus propósitos benéficos... la dotación de *francos de* servicio de un barco de combate que pone pie en tierra y más cuando las travesías son dilatadas... suele enrumbarse hacia lugares harto conflictivos como son las casas de tolerancia o de lenocinio y, antes o después, hasta las tabernas o pulquerías y en unos y otros espacios de relajación, por obra del autocontenido deseo físico, animados por el dinero contante atesorado en los bolsillos y con la boca espesa por la bebida y el tabaco suelen producirse incidentes de escasa magnitud, fácilmente resolubles salvo cuando aquellos desórdenes toman un camino diferente, no siendo aquí preciso recordar la ignominiosa muerte del valiente Cabo de Mar Esteban Fradera y Bohígas (1837-1865) de la fragata de hélice *Resolución* en el puerto de El Callao el 5 de febrero de 1865 por obra de una turba desenfrenada y otros ejemplos que nada añadirían a lo que aquí estamos intentando trasladar, que no es más que la *Navas de Tolosa*, una vez cumplido su predeterminado papel, debería de haber retornado a aguas que no fuesen problemáticas como las de la oriental Estación Naval del Sur de América en Montevideo y en aquellos instantes los mares chilenos y los peruanos tenían esa cualificación y aquel alto riesgo.

VI. Comandante *Navas de Tolosa* a Vallés, recibido 7-II-1882:
"Ministro Español – Valparaíso 7 Febrero. 11.12 a/m.
Ayer visité Presidente, Gobernador. Almirante Escuadra – Comandantes buques – De todos merecí afectuoso cordial recibimiento que he correspondido espresando vivos deseos que animan Gobierno Español estrechar relaciones – Gran entusiasmo en este pueblo por suceso que acaba tener lugar – En masa asalta este buque sin distinción clases para demostrarlo – Comandante *Navas*".

VII. Vallés a Ministro de Estado, Madrid:
"Al Exmo Sor Ministro de Estado
Lima 7 Febrero 1883. Comandante *Navas* participa Presidente y Autoridades hecho afectuoso cordial recibimiento, reinando gran entusiasmo pueblo Valparaíso – Vallés".

VIII. Vallés a Ministro de Estado, Madrid:
"En vista de lo que me decía el Comandante de la *Navas* respecto á las órdenes que tiene para regresar á Montevideo no he insistido en la indicación que hacia en mi telegrama del 4, sobre el buen efecto de la venida de la fragata al Callao y otros puertos del Pacífico = He espresado solamente mi opinión

á dicho Comandante de que puede permanecer en Valparaíso todo el tiempo posible dentro de sus instrucciones. = Las estaciones telegráficas de Lima no están abiertas durante la noche, cerrando la del Sur á las cinco p.m. y la de Europa á las ocho"[17].

## RESUMIENDO Y RECAPITULANDO

Hasta donde sabemos la fragata *Navas de Tolosa*, como el cónsul romano Julio César ante Farnaces, *Veni, Vidi, Vici* o, en reacomodada traslación castellana, *Llegó, Vio y con Venció* a las autoridades civiles, militares y políticas de Valparaíso y de la capitalina Santiago y, por supuesto, a la complacida Presidencia de la República de Chile y sí así lo deseásemos aquí podríamos, casi, finalizar esta colaboración pero todavía hay muchos hechos que merecen destacarse, arrancándolos del silencio en el cual se encuentran a pesar de los años transcurridos.

Veamos, intentando introducir algún método de trabajo que nos permita avanzar pues ya se sabe: *Orden + Contraorden = Desorden.*

1. Valparaíso, 3 de febrero de 1883. La fragata *Navas de Tolosa* fondea a las 15:30 horas, estableciendo la *libre plática* con las autoridades portuarias, pasando un oficial español a cumplimentar al Intendente General, anunciándole el próximo saludo al cañón de su buque y el plazo o señalamiento del momento más oportuno para el intercambio de salvas entre la fragata (*Reino de España*) y la plaza (República de Chile), contestándosele que cuando se desease, verificándose el acto de cañoneo mutuo o de reconocimiento entre poderes amigos, tiro a tiro, correspondiendo a cada descarga española una chilena, finalizando los actos protocolarios y políticos a las 17 horas.

Es decir, según Chile. España tomó la iniciativa con la acogida y entierro de los cuerpos de Prat y Serrano el 21 y 22 de mayo de 1879 en Iquique (Combate de Iquique, 21-V-1879), correspondiendo Chile a España al tributar honores militares a los cuerpos de los soldados y marinos de la Escuadra del Pacífico muertos en el Combate de El Callao (2-V-1866) en la ocupada ciudad de Lima, en su Cementerio General, el día 27 de noviembre de 1882.

Y según España. Chile tomó la iniciativa con el par de descargas de fusilería que el Batallón Arica, 4º de Línea, efectuó en el Cementerio General Presbítero Matías

Maestro de Lima, en honor de las dotaciones de la Escuadra del Pacífico fallecidas en el curso del Combate de El Callao (2-V-1866), correspondiendo España a Chile con el saludo que la fragata *Navas de Tolosa* ofreció a la República de Chile en su puerto de Valparaíso el 3 de febrero de 1883, contestando, tiro a tiro, a las salvas hispanas el buque de la Armada Chilena *Almirante Cochrane*, siendo recibidos el comandante y oficialidad de la *Navas de Tolosa*, en privilegiada audiencia palaciega, el siguiente día 4, a las 13 horas, por el Presidente Domingo Santa María González.

2. Lima, 12 de junio de 1883. Vallés, antiguo Encargado de Negocios de España en Lima, meses antes ascendido a Ministro Residente en Lima, en su calidad de Ministro Plenipotenciario de España firma con sus homólogos chilenos, Altamirano y Novoa, el tan deseable Tratado de Paz y Amistad entre España y Chile, enviándose el texto a sus respectivos gobiernos para su posterior ratificación y canje, efectuándose el intercambio en Santiago de Chile pues por aquella época el Ejército de Ocupación del Perú ya había evacuado la ciudad del Rímac (desde 17-I-1881 hasta *c.* 20-X-1883), trasladándose Vallés como Enviado Extraordinario hasta Santiago de Chile en mayo de 1884 y retornando a la *Ciudad de los Reyes* el 20 de la recién citada mensualidad, poniéndose así término a la retorcida cuestión que, empezando en 1865, se finiquitaba ahora, en 1884.

3. El Tratado de Paz y Amistad entre el Reino de España y la República de Chile estipulaba en una de sus cláusulas el mutuo nombramiento de representantes diplomáticos en uno y otro país, siendo designado Vallés como Ministro Plenipotenciario en Chile y como Ministro Plenipotenciario de Chile en Madrid fue investido el 24 de septiembre de ese año de 1884 el antiguo jefe del Ejército de Ocupación de Chile en el Perú, el, desde el 8 de Agosto de 1883, vicealmirante Patricio Lynch.

Vallés abandona Lima y El Callao el 16 de agosto de 1883 y tras embarcarse en el día zarpa para Valparaíso con escala en Tacna, donde permanece por espacio de tres jornadas, alcanzando el principal puerto chileno el 31 de agosto, instalándose el 10 de septiembre en Santiago de Chile en un alquilado segundo piso del número 120 de la céntrica calle de La Moneda, estableciendo allí, en un palacete, la Casa-Legación de España y aquí trazaremos la frontera de su carrera diplomática que tan solo retomaremos para dar cuenta de su óbito, dirigiendo ahora nuestra atención hacia Lynch, quien pronto fallecería también.

Patricio Lynch embarca en el *Britania* para Europa el 30 de setiembre, fondeando aquel vapor en Burdeos, aprovechando esta circunstancia el chileno para realizar diversas visitas médicas en Francia pues desde la Guerra del Pacífico se

encuentra afectado del aparato circulatorio, alcanzando Madrid el 24 de diciembre, siendo recibido en audiencia particular por Su Majestad Alfonso XII, por su ministro de Estado (José Elduayen y Gorriti, 1823-1898; Gabinete *conservador* de Antonio Cánovas del Castillo, 1828-1897) y por otros altos funcionarios de la Corona en el madrileño *Palacio Real*, en la fría tarde del 7 de enero de 1885, recogiendo Lynch las consideraciones a que su cargo de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario le hacían merecedor, además de la Orden de Carlos III y las insignias de la Gran Cruz del Mérito Naval, por, como le expuso en su discurso Alfonso XII, haberos *"hecho acreedor a particular consideración y simpatías entre los españoles* [debido a] *las demostraciones con que, en ocasión reciente, habéis honrado los restos de los marinos españoles sepultados lejos de la Patria"*.

Pocos meses más tarde, en junio de 1885, Lynch solicita a su gobierno el relevo del cargo aduciendo en su descargo serle imposible continuar con sus encomendadas responsabilidades por su mal estado de salud, accediéndose a su petición aunque su abandono de la Corte demoraría aún casi una anualidad, trasladándose hasta Francia y Alemania para reexaminar su dolencia, abordando en Burdeos el buque *Cotopaxi*, de la Pacific Steam Navigation Company, el 11 de mayo de 1886. Tres días después, el 14 de mayo, en alta mar, a la aproximada altura de las islas Canarias, Lynch es encontrado muerto en su cámara, aproando de inmediato el *Cotopaxi*, vista la trascendencia política y militar de su pasajero, hasta el puerto español de Santa Cruz de Tenerife donde quedó desembarcado su cadáver, ante el comprensible estupor de las autoridades isleñas que le tributaron solemnes honras fúnebres en la catedral, presentando fuerzas militares en formación ante su catafalco y efectuando las fortalezas los correspondientes saludos al cañón al finado, ofreciendo el Gobierno de Su Majestad, el de la Reina Regente María Cristina, pues su cónyuge Alfonso XII, *El Pacificador*, había fallecido en el *Palacio de El Pardo* el anterior 25 de noviembre de 1885, dejando embarazada a su esposa que, en su calidad de consorte de Rey y madre de futuro Rey asumiría la Regencia del Reino de España el 26 de noviembre, manteniéndola hasta el 17 de mayo de 1902, habiendo dado a luz María Cristina de Habsburgo-Lorena el 17 de mayo de 1886 un varón que, designios del destino, nació Rey, tratándose de Alfonso XIII, ofreciendo, dije, el Gobierno de la Reina Regente al de la República de Chile un barco de guerra de la Armada Española para repatriar hasta Valparaíso el cuerpo de Lynch, agradeciendo aquel Gabinete por voz de su Ministerio de Relaciones Exteriores la gentileza pero manifestando que encontrándose en aguas europeas el blindado *Blanco Encalada* aquella nave tomaría a su bordo el cadáver. Así se hizo y ya en Valparaíso, el 13 de mayo de 1887, a las 10 horas y 15 minutos de la mañana el precitado *Blanco Encalada*

efectuó dos tiros de cañón, anunciando con esta doble descarga a todas las embarcaciones presentes en la rada y a todos a quienes en tierra correspondía que deberían de colocar sus banderas a media asta en homenaje al finado vicealmirante Lynch, iniciándose en la bahía los actos y ceremonias que deberían de concluir el día 14, un exacto año después de la jornada en la que se descubrió el cuerpo sin vida del antiguo Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en su camarote del *Cotopaxi*, con los funerales del finado, en el *Cementerio General* de Santiago de Chile, donde entre una gran multitud en la que destacaban todas las autoridades que podemos presuponer, destacaba la figura de su amigo y homólogo el *Ministro Residente* de España, Enrique Vallés y Soler de Aragonés, quien tuvo una primacía y un protagonismo consubstancial con su cargo, pronunciando un sentido discurso en presencia del Presidente de la República, de las autoridades civiles, militares y religiosas y del Cuerpo Diplomático y Consular, renunciando nosotros a la traslación de sus palabras, optando por la narración de lo aún ignoto y no por la duplicación de lo menos conocido[18].

Volviendo a Vallés, a quien hemos dejado el 14 de mayo de 1887 dando su discurso ante la tumba de Lynch, diremos que tampoco habría de sobrevivirle muchos años pues a finales de 1888 advirtió los primeros síntomas del aparente cáncer de estómago que acabaría con su existencia, no habiendo dado cuenta a su familia, acaeciendo su óbito el 21 de noviembre de 1889, a las 15 horas.

Establecimiento del mortuorio en la Casa-Legación (22-XI), declaración del Ministerio de la Guerra de Chile (22-XI) que *"El Gobierno ha resuelto tributar á los restos mortales del enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de España en Chile Sr. D. Enrique Vallés, fallecido en esta capital el día de ayer, honores correspondientes á general de división"*, embalsamamiento del cadáver (23-XI), lectura de su testamento (23-XI), otorgado en Valparaíso el anterior 27 de agosto, en el que se establecía el traslado a España de su cuerpo, su sepelio en la barcelonesa iglesia de San Francisco, en la localidad de su natalicio, en Vilafranca del Penedés, mejoras en la capilla del Beato Salvador de Horta y erección de su propio mausoleo, debiendo de ser inhumado vestido con el hábito de la Orden de San Francisco de Asís descalzos y bajo la bandera de España.

> "El día 25 á las ocho de la mañana se verificó la conducción del cadáver desde el palacio de la Legación de España calle de la Moneda 120 á la catedral y después á la estación Central de ferrocarriles para trasladarle á Valparaíso y darle cristiana sepultura en el Mausoleo de la Sociedad Española de Beneficencia.

La comitiva fúnebre se puso en marcha por este orden: Batidores de Cazadores á caballo, carro mortuorio de gran gala, escoltado por la guardia de honor, carro de coronas, carruajes del Gobierno, de la Legación, del cuerpo diplomático, de las Comisiones de las Sociedades españolas, de toda la Comitiva oficial, de particulares, etc.; regimiento Artillería n° 2, Batallones Buin 1° de Línea y Arica 4° de Línea, regimiento de Cazadores a caballo, bandas de música que tocaban marchas fúnebres".

Llegada la comitiva á la catedral, se depositó el féretro en un suntuoso catafalco, colocado en la nave central, y las tropas quedaron formadas en la plaza de armas. El templo estaba magníficamente adornado é iluminado con profusión, ofreciendo imponente golpe de vista. Presidió la fúnebre ceremonia el Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Castellón, teniendo á su derecha al decano del Cuerpo Diplomático Sr. Uriburu, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de la República Argentina, y á su izquierda el Secretario de la Legación de España encargado de negocios. Ocupaban los asientos de honor los Sres. Ministro de Estado, Cuerpo Diplomático, altos funcionarios, Senadores, Diputados, Generales y Jefes del ejército, Intendente, comisiones de las sociedades española de Beneficencia y Filantrópica de Santiago, comisión de la Sociedad de Beneficencia y Círculo Español de Valparaíso, la colonia en masa etc. etc. y una concurrencia numerosísima llenaba todas las naves de la catedral.

Ofició la misa el Vicario general del arzobispado, y un conjunto de voces con acompañamiento de órgano ejecutó admirables composiciones durante la ceremonia sobresaliendo el *Dies irae* (Día de la Ira).

Terminadas las honras, la comitiva prosiguió la marcha hasta la estación central, donde el Sr. Castellón, ministro de Relaciones Exteriores, pronunció un sentido discurso para enaltecer la memoria del que fue ministro plenipotenciario de España en Chile, Don Enrique Vallés honradísimo ciudadano, distinguido caballero y leal servidor de su patria.

"Acto continuo partió el tren para Valparaíso, y el cadáver del Sr. Vallés fue sepultado en la tarde del 25 en el nicho n° 31 del citado mausoleo, siendo lacrada y sellada la lápida con las armas Reales de España en presencia del Encargado de Negocios, del cónsul y vicecónsul de España en Valparaíso, de los presidentes de las Sociedades de Beneficencia Española en la misma ciudad y de Santiago".

Debiendo de hacer hincapié en el hecho de haber sido el Batallón Arica, 4º de Línea, una de las unidades militares que tributaron honores de General de División al finado Vallés el 25 de noviembre de 1889, el mismo batallón que rindió en Lima, durante la ocupación chilena, los honores castrenses a los soldados y marinos españoles muertos en el Combate de El Callao (2-V-1866) el 27 de Noviembre de 1882, casi siete exactos años antes.

Valparaíso, 28 de agosto de 1890. Se exhuma del panteón de la *Sociedad Española de Beneficencia* de Santiago de Chile el féretro con el cadáver embalsamado de Vallés, trasladándosele hasta el buque *Mapocho* de la Compañía Sud-Americana de Vapores para ser llevado hasta Buenos Aires, transbordándosele allí al vapor *San Francisco* para su viaje hacia España, fondeando en Barcelona el 29 de octubre de esa anualidad, desembarcando el cajón que contenía el féretro el posterior 2 de noviembre para su tránsito hasta Vilafranca del Penedés. El sarcófago, en una lancha, alcanza las escaleras del Muelle de la Paz, acarreándose también las catorce coronas que, preferidas de entre las numerosísimas que se dedicaron a Vallés se escogieron para acompañarle en su travesía hasta España.

*"Sobre el féretro, envuelto como venía en la bandera española, se depositó una preciosa corona de violetas y siempre vivas, cuyos lazos negros llevaban las siguientes inscripciones: el uno a nuestro querido hermano y el otro Camilo* [Camilo Vallés y Soler de Aragonés, teniente coronel, residente en Sevilla desde su cese en la Agregaduría Militar de la Legación de España en Viena, 1884-1888] *y Carolina Vallés. Acto seguido se colocó el féretro en una carroza de lujo y precedida del Clero de la parroquia de la Merced con cruz alzada el cortejo se puso en marcha hacia la estación de Francia pasando por el paseo Colón de de Isabel II. Acompañaban al hermano del finado en la presidencia del duelo, el Excmo. Sr. Capitán Gral. de Cataluña D. Arsenio Martínez Campos, el Excmo. Sr. Gobernador Civil de Barcelona D. Antonio González Solesio y el Rdo. Cura Párroco de la Merced. Formaban parte del cortejo todos los Cónsules y numerosos amigos. El duelo se despidió en la estación y el féretro fue colocado en un furgón cerrado junto con las coronas ya sacadas del cajón en que llegaron, En el mismo tren iban los hermanos del finado acompañados de su prima Dª. Rosa Vallés y de D. José Mª. de Fabregués. A las doce, se puso el tren en marcha llegando á Vilafranca á las dos y media de la tarde".*

Aquí haré un alto, forzándome a despedir al Señor Enrique Vallés[19] en su último trayecto pues el relato de lo sucedido desde la estación ferroviaria de Vilafranca hasta su eclesial inhumación nos llevaría un tiempo y un espacio que

no podemos derrochar cuando otros asuntos, impacientándose, nos reclaman presentarse a la palestra.

## LA *NAVAS DE TOLOSA* Y SUS OTROS DESTINOS EN CHILE Y EN EL PERÚ

El Gobierno español, a pesar de lo que rezaban las *Instrucciones* entregadas al comandante de la fragata *Navas de Tolosa* que, como recordaremos y ahora volveré a duplicar, expresaban que debería de saludar al cañón en el puerto de Valparaíso al fuerte o buque que por el Gobierno de Chile se designase para recibir y contestar estos saludos, debiendo después de cumplimentar a todas las autoridades a quien correspondiese y, hecho esto, retornar a su base logística en la Estación Naval del Sur de América...

> "Como V.S. verá en las instrucciones que recibirá con este oficio, el objeto de su comisión es efectuar un saludo de 21 Cañonazos al pabellón chileno, acto eminentemente político como VS. comprende, y una vez efectuado, y hechas las visitas oficiales y de cortesía que deberán preceder y seguir á dicho acto, regresará con su buque á Montevideo, reponiendo antes en Valparaíso el combustible y efectos que necesitase".

Pero no fue así, aceptándose la sugerencia de Vallés de prolongar en esas aguas la estancia de nuestro buque, allegándose la fragata hasta la localidad chilena de Coquimbo y, más tarde, hasta la peruana de El Callao.

En Coquimbo, cuya distancia en línea recta con Valparaíso es de 347 66 km y por carretera actual de 413 km, desembarcaron 25 hombres de la *Navas de Tolosa*, 25 francos de servicio y un mando superior y allí, como expuse páginas más atrás cuando culpé a Vallés de propiciar estancias peligrosas de buques en puertos donde podrían producirse incidentes tabernarios, ahora dándome cuenta de la injusticia de mi conducta pues, obviamente, no era nuestro Ministro quien tenía que presuponer qué es lo que podría llegar a suceder sino el comandante del buque, perito en su profesión y último y único responsable de sus hombres, quien, por el contrario, sí sabía cuál era el comprometido riesgo en el que se incurría poniendo en tierra a marineros que, como dije, generalizando, solían encaminar sus pasos hacia dos lugares de casi su exclusiva preferencia, las mancebías y las bodegas... y, así aconteció lo que podría haber supuesto un catastrófico problema entre los Gobiernos de España y de Chile como ahora estoy obligado a explicar.

13 de mayo de 1883. 26 hombres abandonan la fragata *Navas de Tolosa* y después de deambular por las calles de Coquimbo se posesionan de una pulpería donde entre la amalgama de alcohol, de tabaco y de otros deseos físicos se produce una pelea al invitar un marinero español a bailar a una chilena... negándose esta. De las palabras a los hechos y lo que no tenía trascendencia ninguna degenera en una pelea multitudinaria en la que mueren dos ciudadanos chilenos, resultando detenidos por las autoridades locales 17 hombres de la *Navas de Tolosa*:

*"COMANDANCIA*
*DE LA*
*Fragata* Navas de Tolosa
*Nº 1*

*Número 196 = Coquimbo Mayo 14 de 1883 – Participo á Vd. qe. Con motivo de algunos desordenes cometidos anoche por algunos tripulantes del buque de su mando, cuyo resultado ha sido la muerte de dos Ciudadanos Chilenos, y varios heridos se encuentran detenidos en el Cuartel de Policía, y á disposición del Juez competente diez y siete individuos de la tripulación de la* "Navas de Tolosa", *bajo su mando = Dios guarde á VD. Muchos años = Yrmaz Drhn* [¿?] *Hay una rúbrica".*

*Es copia*

Firmado: *Manl Bustillo y Pery"* (Capitán de Fragata Manuel del Bustillo y Pery, Comandante de la Fragata *Navas de Tolosa*).

Es decir, toda aquella compleja malla que se había tejido con un delicado primor podría ahora destejerse por obra de algunos insensatos y de un criminal. Veamos, siempre sintetizando:

*"MINISTERIO DE ESTADO*
*Nº 2*
*SECCIÓN DE Política*
*Exmo. Señor*

*El Ministro Residente de S. M. en Lima dice á este Ministerio en su Despacho Nº 194 de 10 de Octubre próximo pasado, lo que sigue:*

*"El Comandante de la Fragata* Navas de Tolosa *Señor Bustillos me ha participado verbalmente que el marinero condenado por los Tribunales de La Serena* [localidad a 7 km en línea recta desde Coquimbo y a 16 por la actual Avenida del Mar] *á ocho años de penitenciaria con motivo del asesinato de dos*

*chilenos en el puerto de Coquimbo, véase Despacho Nº 172 de 1º de Setiembre, logró evadirse de la Cárcel* [horadando el muro de su celda], *y que en el día antes de la salida del buque de aquel puerto lo recibió á bordo, donde se halla. Los periódicos de Coquimbo han hecho con este motivo cargos á las Autoridades chilenas suponiendo que la evasión ha sido consentida por ellas ó que no se ha ejercido toda la vigilancia necesaria. No ha habido hasta ahora de parte de las Autoridades ni del Gobierno de Chile reclamación alguna á pesar de que todos suponen y algunos saben con certeza que el marinero ha sido recogido á bordo. Tampoco se ha insinuado el asunto en las Cámaras chilenas. He sabido que el Gobierno de Chile se ocupó del indulto del marinero y que habiendo pasado en consulta al Consejo de Estado, opinó este que se le concediera tan pronto como hubiese tenido lugar el canje de las ratificaciones de nuestro Tratado de Paz.*

*Naturalmente una vez á bordo el marinero, sería inútil toda reclamación porque en ningún caso y por ningún motivo podrá aquel ser sometido á la acción de las Autoridades de Chile".*

*De Real Orden lo digo á V. E. para su conocimiento y fines oportunos.*
*Dios guarde á V. E. muchos años*
*Palacio 20 de Noviembre de 1883*
Firmado: *SERVANDO RUÍZ GÓMEZ*

*Señor Ministro de Marina".*

Tampoco ahora me extenderé más expresando que el marinero evadido, Luis Martínez Villar, regresó a España con la *Navas de Tolosa*, siendo encarcelado a su llegada (Cádiz, 18-III-1885) e indultado en virtud de la Real Orden de 12 de diciembre de 1885 que firmaba el capitán general de Cádiz, agradeciendo a la demostrada *bona fide* de ambos Gobiernos el deseo de apaciguar esta diferencia que podría haber puesto en riesgo la sanción del propio Tratado de Paz.

Desde Coquimbo (Coquimbo puerto y La Serena tribunales de justicia) la *Navas de Tolosa* se gobierna hacia El Callao[20], siendo las razones que aconsejaban esa estadía, según Vallés, "*las demostraciones hechas á la Fragata en Valparaíso durante su permanencia en aquel puerto y las que en justa correspondencia hicieron los Jefes y oficiales á la sociedad chilena, habían causado ciertos celos de parte del pueblo y de la sociedad peruana. Naturalmente el estado del país no permite ahora que en el Perú tengan lugar las mismas demostraciones que en Chile, pero...*" e, igualmente, el peculiar estado político en el que se encontraba el país en ese preciso instante pues se intuía la inminente firma del tratado de paz entre negociadores chilenos y peruanos, ya que desde el anterior 3 de mayo de

1883 Lynch y el general Miguel Iglesias Pino de Arce[21] habían firmado las bases de un convenio preliminar por el cual la República Peruana compensaría a la de Chile con cesiones territoriales a las que otros mandos militares se negaban, favoreciendo estos descubiertos motivos la entrada en El Callao del buque hispano.

Día 4 de octubre de 1883. La *Navas de Tolosa* fondea en El Callao. El comandante Bustillos efectúa las visitas de cortesía a los jefes de los buques de guerra anclados en el puerto[22] y a las autoridades terrestres, dirigiéndose después en el ferrocarril hasta Lima, yendo Bustillos con su Segundo y con el Señor Vallés a saludar *"al general en Jefe* [Lynch] *quien lo recibió con espresivas demostraciones de consideración y aprecio"*, entrevistándose asimismo con el *"Sr. Aldunate* [Luis Aldunate Carrera, 1842-1908], *Ministro de Relaciones Exteriores de Chile*" y con el *"Sr. Toro* [Domingo de Toro Herrera, 1840-1923] *Yntendente de La Serena que se halla aquí en compañía de aquel"*. Comida en la Legación al día siguiente y recepción el sucesivo 6 del Sr. Vallés con los debidos honores de ordenanza en la *Navas de Tolosa*. Paseos por la capital, bienvenidas en diversos lugares, significándose entre ellos el activo local del *Casino Español* que, fundado el 16 de Mayo de 1880 por el activísimo médico Waldo Graña y otros cinco compatriotas más, se autoerigía en centro metropolitano de la colonia hispana, habiendo sido el precitado Graña el Jefe de la *Compañía Española de la Guardia Urbana de Lima* en 1879 y quien, en 1887, encabezaría también la presidencia de la *Sociedad Española de Beneficencia* entre otras varias instituciones más.

El comandante Bustillos, en su correspondencia oficial para con la Corte, manifiesta haber arribado a un Callao ocupado militarmente en el que, además de las visitas y audiencias esperables (Vallés, Lynch, Aldunate...) celebrará otra entrevista de no menor consideración cual será la habida con el general peruano Miguel Iglesias Pino de Arce, a quien se le reconoce como el próximo presidente del Perú a la evacuación de la ciudad por las fuerzas de ocupación del Ejército de Chile[23], habiendo recibido Bustillos de Iglesias un mar de atenciones, debiendo de hacer mención también a las dispensadas por el director de la Sociedad de Beneficencia Peruana, Felipe Varela, quien se ha desvivido con él y, desde siempre, con la población hispana y con la Sociedad Española de Beneficencia, habiendo facultado todas las gestiones precisas que permitieron el traslado desde la isla de San Lorenzo al *Cementerio General de Lima* de las dotaciones de la Escuadra del Pacífico muertas en el Combate de El Callao (2-V-1866).

Bustillos, el sábado 27 de Octubre de 1883, con el Ministro Vallés y el Presidente de la Sociedad Española de Beneficencia, Cosio, a las nueve de la mañana, se halla

en el Cementerio Presbítero Matías Maestro, celebrando diversos actos religiosos y honoríficos ante la conocida como *Tumba de los Españoles*, asistiendo también el promotor de aquéllos, el afectuoso Señor Varela, de la Sociedad de Beneficencia Peruana, noticiándonos estos hechos Bustillos, Vallés y, además, el capitalino diario *El Comercio* en su edición del lunes 29 de Octubre, añadiendo que *"En seguida bajaron á la bóveda é hicieron abrir algunos atahudes para cerciorarse de algunos hechos de que dudaban"*, indicándonos Bustillos que *"Días antes hicimos otra espedicion á la Ysla de San Lorenzo, para visitar también el sitio donde por especio de diez y seis años estuvieron depositados estos restos tan queridos"*, concluyendo con la breve reseña necrológica que trasladamos: *"hallándonos en este puerto el día 1° de Noviembre y por lo tanto dia de difuntos, como en esta Capital se lleva á cabo en este día una especie de peregrinación al Cementerio, pues la población entera se traslada allí á depositar un recuerdo en el sepulcro de las personas más queridas que han perdido, me parecía natural que la dotación de este buque contribuyese á este acto tan cristiano poniendo en el Panteón de sus compañeros una corona digna de ellos como testimonio de veneración y á su memoria"*.

18 de noviembre de 1883. La fragata de hélice de pozo de Su Majestad Católica Alfonso XII, Rey de las Españas, *Navas de Tolosa* zarpa a la vela de El Callao[24] para Valparaíso, dando fe su comandante del ininterrumpido cúmulo de atenciones que ha recibido de todas las personas e instituciones a las que han tratado, chilenas, peruanas, españolas y de otras nacionalidades a las cuales agradece su interés, considerando que merecerá la aprobación de Su Majestad el gasto de 2 200 Soles plata (1 870 Pesos Fuertes) que ha invertido en un *Lunch* para 250 invitados como forma de corresponder con esta colación a todos cuantos debía un rosario de favores.

El dinero, siempre el dinero. 93 Soles había pagado Llanos, el español residente en Iquique, para sufragar los decorosos enterramientos de los chilenos Prat y Serrano en tierras del Perú. 2/3 000 Pesos solicitaba Vallés para que la Sociedad Española de Beneficencia de Lima erigiese sobre la bóveda del Cementerio General de Lima un digno monumento a quienes estaban allí enterrados, lejos de su patria pero ...para eso no habría numerario aun cuando gracias a Llanos y a Cosio España y Chile habían firmado la paz, si habiendo 2 220 Soles para dar un banquete para 250 personas, un convite cuyo recuerdo se desvaneció en día, no criticando aquí ni el gasto ni la necesidad[25] sino, más bien, la siempre mezquina ruindad de una clase política que, salvo notables excepciones, es capaz de dilapidar pequeñas fortunas en vistosos fuegos de artificio y que con avaricia mísera reserva cualquier caudal por minúsculo que sea o pueda ser para sí...

Por qué zarpa *Navas de Tolosa* a la vela de El Callao. Por pedir los especuladores locales el carísimo precio de 21 Pesos Fuertes por tonelada de carbón de piedra, habiendo hecho a bordo tan solo para 15 días, que sumadas a las existencias de la nave la permitían 45 jornadas de navegación, saliendo con 175 toneladas de menos de las estipuladas, forzándose su Comandante, para cumplir con los reglamentos, a realizar la mayor parte de la derrota a la vela, ahorrando carbón, encomendándose al caprichoso arbitrio del divino Eolo.

También aquí hemos de colocar otro hito terminal pues tampoco podemos reflejar el viaje de vuelta de nuestro buque hasta su arribo a España, limitándonos a mencionar un par de fechas significativas. La *Navas de Tolosa* fondea en la Estación Naval del Sur de América (Montevideo) el 5 de enero de 1884 y el 18 de marzo de igual año larga sus anclas en la bahía de Cádiz, poniendo fin a una campaña que se había iniciado en Guantánamo, en la *Siempre Fiel Isla de Cuba*, el día 21 de agosto de 1882, trece exactos años después del fallecimiento del Brigadier Méndez Núñez, Comandante General de la Escuadra del Pacífico, concluyendo ahora, casi diecinueve meses después.

## LAS TUMBAS DE PRAT Y DE LOS ESPAÑOLES HOY

A. Es nuestra obligación la de finalizar esta monografía refiriendo qué es lo que sucedió con aquellos enterramientos que tanto facilitaron el camino de la paz a dos naciones enfrentadas, debiendo de comenzar por el principio, dirigiendo nuestra atención hacia Prat y Serrano, debiendo de repetirme, para refrescar o, mejor, para rememorar algunos hechos, fechas y lugares.

   21 de mayo de 1879. El español Eduardo Llanos Álvarez de las Asturias se hace cargo de los cuerpos del comandante Prat y del teniente Segundo Serrano desembarcados, por el monitor peruano *Huáscar*, hundida corbeta chilena *Esmeralda* en la localidad salitrera de Iquique, donde a la vista de todos había tenido lugar el Combate de Iquique, enterrándolos el día 22 con el concurso anímico, sentimental, que no económico, de otras pocas personas, españoles los más[26], en el Cementerio de esa ciudad, pagando de su propio peculio un total de 93 soles, encargándose también de la suerte de los rescatados marineros de la echada a pique *Esmeralda*. Dos años después, el 22 de mayo de 1881, durante la ocupación chilena de Iquique se exhuman los cadáveres de Prat y Serrano y son transportados hasta la Catedral en una carroza funeraria a la que da escolta un numeroso grupo de miembros de

la Compañía Española de Bomberos Iquique Número 1, cuyo director era el propio Eduardo Llanos, depositándose los féretros en la bóveda existente bajo el altar mayor. Llanos, pocos meses antes, el 19 de enero de 1880, había recibido una sentida epístola de agradecimiento por su bondad y altruismo que firmaba el ministro de Guerra y Marina en Campaña Rafael Sotomayor y Baeza (1823-1880) quien, pocos meses después, fallecería de apoplejía en el Campamento de Yaras, próximo a Tacna, a no haber sido capaz de superar los esfuerzos y el calor de la campaña, expirando el 20 de mayo de 1880.

Diez de mayo de 1888. Fondean en Iquique diversos buques de la Armada de Chile encontrándose bajo el mando de su comandante general, el comandante general de Marina y contralmirante Luis Uribe Orrego (1847-1914), antiguo teniente primero y segundo comandante de la *Esmeralda* en el transcurso de la lid o Combate de Iquique, siendo su cometido el de trasladar desde ese lugar hasta Valparaíso los restos de los precitados Prat y Serrano y también los del sargento segundo de Artillería de Marina Juan de Dios Aldea Fonseca[27] quién, en compañía de su comandante Prat, había encontrado su fatal destino al abordar el *Huáscar*, descubriéndose entre las naves de la flotilla al antiguo monitor peruano que fue la nave que embarcó los tres féretros, gobernándose hacia su destino en conserva con las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* y, más tarde, con el blindado *Blanco Encalada* que se agregó al convoy, dando fondo en el puerto de su destino el 21 de mayo de 1888, aniversario del antedicho Combate de Iquique, desembarcándose en el día, por la mañana, tres ataúdes, encabezando las solemnes ceremonias el presidente de la República, José Manuel Balmaceda Fernández (1840-1891), conduciéndose, al terminar los actos, los restos de Prat, Serrano y Aldea a la Cripta de los Héroes[28].

B. Tumba de los Españoles. Recapitulemos, fijando en nuestra retina un doble par de fechas:

1 – 27 de noviembre de 1882. El Batallón Arica, 4º de Línea rinde honores militares a los soldados y marinos de la Escuadra del Pacífico muertos en el Combate de El Callao (2-V-1866) en su enterramiento-bóveda del Cementerio General de Lima.

2 – 30 de noviembre de 1882. Los féretros de los españoles fallecidos en el precitado combate son inhumados en sus predeterminadas sepulturas de la necrópolis de Lima.

3 – 1 de noviembre de 1883. Día de Difuntos. La oficialidad y dotación de la fragata *Navas de Tolosa* coloca una corona en su nombre en este enterramiento.

4 – 18 de noviembre de 1883. La *Navas de Tolosa* se gobierna al Sur, desde El Callao, para Valparaíso, la Estación Naval del Sur de América y, por fin, para Cádiz, dando en esa andaluza rada término a su emprendida Campaña (Guantánamo-Cádiz).

1916) - Desde aquel recién mencionado año de 1883 hasta 1916, cincuentenario del Combate de El Callao (2-V-1866), nada, al parecer, perturbó el sueño de aquellos soldados y marinos de la Escuadra del Pacífico, habiéndose colocado entonces sobre su enterramiento una lápida blanca semicircular de gran tamaño que así, orgullosa, proclamaba: *"LOS ESPAÑOLES RESIDENTES EN EL PERÚ / A / SUS COMPATRIOTAS / MUERTOS EN EL COMBATE DEL CALLAO / EL 2 DE MAYO DE 1866"*.

Debiendo de expresar el autor, aquí y ahora, que el enterramiento en el cual se encontraban estos españoles era y es una gran bóveda que entonces se descubría protegida por una artística reja de hierro forjado, encerrando el perímetro de la tumba-mausoleo, casi un cuadrado perfecto, una costosa y firme cerca de encadenadas columnas de hierro fundido, no constando en lugar ninguno de aquella sepultura de unos aproximados 22 metros cuadrados de extensión la identidad de quién o de quiénes la habitaban pues no debemos de olvidar que a no gran distancia estaban inhumados los cuerpos de sus antiguos contrarios y que el mausoleo se ubicaba en tierra antes enemiga, razón que nos explica la inexistencia de placas, lápidas o inscripciones, evitándose así posibles actos vandálicos. Transcurridos cincuenta años la piedad de aquellos españoles residentes en el Perú declaró la corporativa identidad de sus coterráneos, suponiendo el firmante, que no afirmando, que esto se debería a "la intención del gobierno de José Pardo [José Simón Pardo y Barreda; 1864-1947] de conmemorar en 1916 el 50 aniversario del Combate del 2 de Mayo de 1866 con la colocación de una corona en el Panteón donde descansaban los soldados españoles. En correspondencia, la Junta Directiva del Casino [Casino Español; presidente Miguel Inurritegui, *c.* 1849-1932] acordó hacer lo mismo en el monumento á José Gálvez [José Gálvez Egúsquiza; 1819-1866], el héroe que presidía el Olimpo de los caídos peruanos en la guerra con España"[29].

1966. Algún tiempo atrás del que indica la fecha de este titular el gobierno de la República del Perú que encabezaba su presidente Fernando Belaúnde Terry (1912-2002), quien detentaba su cargo desde el día 28 de julio de 1863, decide que hay que comenzar los preparativos para la gran conmemoración de lo que se denominó como el Primer Centenario del 2 de mayo de 1866, nombrándose las comisiones y personas pertinentes para la compleja elaboración del protocolo y

actos solemnes de aquella festividad, encargándose como personalidad principal delegada de organizar los próximos eventos al tan dinámico como laborioso Coronel, colaborador del limeño diario *El Comercio,* escritor, prolífico promotor cultural e hispanista, Néstor Gambetta Bonatti (1894-1968) quien inició sus trabajos informando a los gobiernos de los antiguos aliados peruanos en la guerra contra España, Chile, Bolivia y Ecuador, determinándose poco después que esta celebración no sería una festividad plena si de los actos se evitase, excluyéndola, a España, aceptándose de inmediato la sugerencia e invitándose asimismo al Gobierno español quien, no ayuno de lo que se preparaba por su Ministro en la *Ciudad de los Reyes*, Ángel Sanz Briz (1910-1980), cruza una significativa pequeña montaña de despachos entre Madrid y Lima[30] en los que, volviendo a resumir hasta donde me resulte factible, el Embajador Sanz Briz –salvador de miles de judíos durante su etapa diplomática en el Budapest de 1944 del almirante Miklós Horthy y del III Reich– indica la beneficiosa conveniencia de asistir y Madrid, por deseo personal del jefe del Estado, Francisco Franco Bahamonde (1892-1975) y de su ministro de Asuntos Exteriores, Fernando María Castiella y Maíz (1907-1976), antiguo embajador de España en el Perú (1948-1951), así como de la infinidad de personas que fueron consultadas sobre la oportunidad o inconveniencia de ir a Lima en misión oficial[31], determina que solo se concurrirá a la capital peruana si se asegura la primacía de la comisión española y si se soslayan de los discursos oficiales peruanos gubernamentales toda mención inamistosa hacia la España de la Escuadra del Pacífico (1862-1866) y, obviamente, a nuestra nación en cualquier época (Descubrimiento, Conquista 1532, Colonización y Emancipación 1824) y hasta hoy (1866-1966). Para ser sinceros la batalla fue tan breve como incruenta pues nadie en aquel Perú había demostrado querer disputa y menos que nadie quien dirigía la comisión oficial peruana, Gambetta, Presidente, además de otros cargos, de la Benemérita Sociedad Fundadores de la *Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria*, institución esta, fundada en Lima el 28 de Setiembre de 1857 (poco después de crearse la Sociedad Española de Beneficencia, 8-II-1857), que agrupaba en su seno a las personas o herederos del trío de circunstancias históricas precitadas y que, desde hacía ya al menos una aproximada cuarentena de años (1928), honraba en el Cementerio de Lima a los antiguos contendientes de 1866, tributándoles el sentido y respetuoso homenaje de una corona floral.

El Gobierno español resuelve no solo acudir a las festividades de aquel Primer Centenario del 2 de Mayo de 1866 sino, además, intenta capitalizarlas, nombrándose una comisión oficial que estaría compuesta por el ministro de Marina de España, almirante Pedro Nieto Antúnez, *Pedrolo* para sus amigos que

eran muchos debido a su carácter campechano, por el capitán de corbeta Eliseo Álvarez-Arenas Pacheco, ayudante personal del ministro, por el catedrático de Historia de América de la Universidad de Barcelona, Jaime Delgado Martín, y por el secretario de la Legación de España en Lima José Joaquín Puig de la Bellacasa y Urdampilleta, determinándose el cambio de la ruta anual del crucero de instrucción de guardiamarinas que efectúa el Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano* para que coincidiese en El Callao con los hechos a festejar.

La secuencia siempre muy abreviada de los hechos fue esta. El 23 de abril de 1966 dejaron la ciudad de Madrid el, inistro de Marina y sus acompañantes, tomando tierra el mismo día, al atardecer, en el aeropuerto de San Juan de Puerto Rico, empleándose las fechas comprendidas entre el antedicho 23 y el 26 en visitas oficiales a la alcaldesa de San Juan, Felisa Rincón de Gautier, hija y nieta de españoles, recepción en la Sociedad Española de Auxilio Mutuo *y Beneficencia de Puerto Rico* (1883) y en recorrer *El Viejo San Juan* y su enorme conjunto de fortificaciones de la época colonial que preservaban la ciudad de cualquier ataque enemigo. El 26 la comitiva aterriza en Lima, siendo la española la primera misión en arribar de entre todas las esperadas pues los hechos se iniciarían el día 29. Visitas oficiales, recepciones en la Embajada de España, reunión de Nieto Antúnez con su homólogo peruano, ministro de Marina del Perú, contralmirante Ponce Arenas, entrada en la Catedral de Lima, entrevista en la televisión e imposición de "condecoraciones españolas a peruanos y colombianos que se hicieron acreedores a ellas con motivo de los actos celebrados en marzo de 1965 en la colombiana isla del Gallo en ocasión de erigir allí un monumento recordatorio de la hazaña del conquistador del Perú y los Trece de la Fama".

29 de abril de 1966. Inicio de los actos oficiales. Las misiones extranjeras son recibidas por el Presidente del Perú, Belaúnde Terry, en el Salón Dorado del Palacio de Gobierno o, también, coloquialmente, Casa o Palacio de Pizarro y, a continuación, en el próximo Palacio de Torre Tagle, el ministro de Relaciones Exteriores de la República, Jorge Vázquez Salas, entregó a los jefes de las misiones especiales la medalla de oro de la condecoración conmemorativa del Primer Centenario del 2 de Mayo de 1866, aludiendo en su encendido discurso el Señor Ministro de Exteriores en tres ocasiones a la *España Inmortal* y ensalzando sin cesar a la Madre Patria.

30 de abril de 1966. La Misión Española acude al Cementerio General de Lima para tributar su apasionado homenaje a la memoria de sus compatriotas, los soldados y marinos de la Escuadra del Pacífico fallecidos en el Combate del 2 de Mayo de

1866 en El Callao, sumándose "...al acto una comisión de la Sociedad Peruana 'Fundadores de la Independencia, vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria' y asistió a la tumba de los españoles, para honrar su memoria en gesto gallardo y emotivo, el ex presidente del Perú don Manuel Prado Ugarteche (1889-1967), hijo menor del que en mayo de 1866 fuera Jefe Supremo de la República del Perú, Coronel –entonces– Don Mariano Ignacio Prado.

Por deseo especial del Ministro español, la misión por él presidida acudió a colocar una corona de flores ente la tumba del héroe peruano del combate del Callao, coronel don José Gálvez, ministro de Guerra y Marina el 2 de Mayo de 1866 y muerto durante el combate al hacer explosión la Torre de la Merced por impacto de las baterías de los buques españoles. El ministro y su séquito saludaron a familiares del héroe presentes en la ceremonia. Poco después correspondió a las Misiones especiales en pleno rendir homenaje a la memoria del general don Mariano Ignacio Prado ante su mausoleo en el mismo cementerio de Lima", nos expone en su correspondencia oficial para con la Secretaria del ministro de Marina en Madrid (Estado Mayor de la Armada, Sección de Información), el Agregado Aéreo, Militar y Naval de la Embajada de España, teniente coronel del Ejército del Aire, Pío Tejada Herrero, debiendo nosotros de agregar aquí, aun cuando la autoría del texto no es nuestra sino, asimismo, del recién mencionado Pío Tejada Herrero que "En la actualidad, el mausoleo acaba de ser restaurado con cargo al Gobierno español y por gestión fructífera del embajador Sanz Briz. Una gran cruz de piedra corona el enterramiento. En una cara figura la lista de los caídos. En la opuesta –sencilla y elocuente– la siguiente inscripción: "A los que con las honras que ganaron, eternamente a España se la dieron", indicando a los posibles lectores que pronto hemos de volver sobre lo que acaba de expresarse.

2 de Mayo de 1966. Misa Solemne en la catedral de Lima seguida de *Te-Deum* (*A ti Dios*) a la que concurren las misiones extranjeras y, después, con el presidente Belaúnde Terry, viaje a El Callao para rendir homenaje en su monumento a José Gálvez y ulterior visita al imponente Castillo del Real Felipe de El Callao, teniendo lugar, por la tarde, un acto académico en los locales de la Sociedad de Fundadores de la Independencia y, con posterioridad, en la bahía de El Callao, en el espacio en el que se ha de construir el llamado Parque del Centenario, se cerraron los actos conmemorativos haciendo uso de la palabra y por el subsiguiente orden "el Alcalde del Concejo Provincial del Callao; el Dr. José Gálvez Ayarza, bisnieto del coronel José Gálvez; el ex presidente de la República don Manuel Prado Ugarteche, hijo del general Mariano Ignacio Prado; el almirante don Pedro Nieto Antúnez, Ministro de Marina y Jefe de la Misión Especial de España y, como final, el Presidente de

la Comisión Nacional y Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, doctor Jorge Vázquez Salas". "Un desfile militar de fuerzas de tierra, mar y aire cerró el acto de la mañana. Por la tarde se celebró una sesión solemne en el Congreso Nacional con asistencia del Presidente de la República, Misiones especiales y autoridades nacionales, en la que intervinieron varios oradores y el propio Presidente, quien más tarde ofreció una cena de gala en el Palacio de Gobierno en honor de las Misiones. A los brindis dirigió la palabra el Presidente Belaúnde y correspondió con justas palabras impregnadas de amor y respeto a España el Jefe de la Misión Especial de Chile, Ministro de Defensa Don Juan de Dios Carmona".

4 de mayo de 1966. La Misión Española coloca una corona de flores en el monumento elevado en El Callao al Almirante Grau, conferencia de prensa en los salones de la capitalina Legación de España, imponiéndose entonces "la Gran Cruz del Mérito Naval al contralmirante Ponce Arenas, Ministro de Marina del Perú y al vicealmirante Giannotti, Comandante General de la Marina y las insignias de la Orden en sus clases de 3ª y 2ª a distintos jefes de la Armada y del Ejército peruanos y a personalidades civiles a quienes les fueron concedidas.

En la tarde del mismo día el ministro de Marina, acompañado por el embajador Sanz Briz, fue recibido por el presidente de la República del Perú en su despacho oficial del Palacio de Gobierno. La entrevista duró treinta y cinco minutos", debiendo el firmante de dar aquí término a los actos conmemorativos del Centenario del Combate de El Callao que casi todos pretendieron fueron un acto de festejo y hermandad, finalizando mis palabras con la somera enunciación de las misiones extranjeras asistentes: Argentina, Brasil, Bolivia (ministro de Defensa), España (ministro de Marina), Ecuador, Estados Unidos de América, El Salvador, Guatemala, Haití, México (ministro de Marina), Nicaragua (vicepresidente de la República), Panamá (primer vicepresidente), Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, contabilizándose 32 altos jefes de las Fuerzas Armadas de América y de España, dos vicepresidentes de República y cuatro ministros.

Conclusión. Los objetivos pretendidos por los Gobiernos del Perú y de España se habían cumplido, no habiendo existido malquerencia significativa alguna, siendo la que sigue la síntesis política de lo en el Perú sucedido:

"Frases de acendrado hispanismo han tenido especialmente el Presidente de la República, el Ministro de Relaciones Exteriores y el Presidente de la Sociedad de Fundadores de la Independencia. Así como el Ministro de Defensa de Chile.

La excepción ha sido, el Dr. Evaristo San Cristóbal, en el discurso de orden en la sesión solemne de la Academia de la Historia, en que principalmente se dedicó a exaltar al coronel Prado, sin dirigir una sola palabra de elogio a España y hablando, respecto a los españoles, de 'invasores', 'intento de reconquista' y otras frases por el estilo. La otra excepción correspondió a José Gálvez Ayarza, descendiente del coronel Gálvez, que hizo un exagerado y largo elogio de su antecesor, como único héroe, ignorando a Prado y diciendo también que 'el 2 de mayo significó la devolución del guante que Pizarro dejó en Cajamarca', patentizando este dúo de anomalías no solo lo que puede presuponerse, la aversión a España, sino, por el contrario y principalmente, la animosidad que desde aquella época de 1866 enfrenta a los descendientes de Prado con los de Gálvez".

## MÁS ALLÁ DE LOS FASTOS... LAS REALIDADES

Ahora, en lugar de ir de atrás adelante, iremos al revés, dando ínfima cuenta de lo que sigue que también está vinculado con lo precedido. 1967. El Gobierno del Perú solicita a través de la Embajada de España en Lima la posible reparación de las alzas artilleras *MK 29, Modelo 3*, Números 1.344, 1.391 y 1.394 procedentes de algunos de los buques de su Armada, pues a pesar de haberse requerido su arreglo al Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, aquel país no ofrece respuesta clarificadora alguna, demorando *ad eternum* por razones que no hacen aquí al caso y cuyo descubrimiento dejo a los lectores[32] la composición de estos equipos imprescindibles. El Gobierno español, por obvios motivos de prestigio e independencia nacional, acepta el trabajo, encargándoselo a los Talleres de Artillería del gaditano Arsenal de La Carraca, arreglándose y cobrándose por las reparaciones efectuadas y haciéndose entrega de aquellas miras al Gobierno del Perú[33], habiéndose iniciado ese expediente reservado en Madrid el 13 de abril de 1967 y finalizándose también en la capital hispana el 16 de agosto de 1968[34] no creyendo el autor que sea preciso revelar a nadie que *el largo brazo o garrote* de Washington también llegaba hasta Londres, pero no así hasta el rígido Madrid del general Franco quien en ciertas cuestiones era extraordinariamente renuente ante cualquier injerencia estadounidense de la soberanía patria ni, tampoco, que en esta reparación no solo técnica sino sobre todo política subyacía el cálido mensaje romano del *quid pro quo* (doy para que des) o también en latín *do ut des* (doy para que des), refiriéndome a *me diste trato de favor en 1966 y hoy en 1967 yo te lo otorgo a ti...*

Dejemos la artillería y retornemos a Lima pues páginas atrás expresamos que el Gobierno español de 1965-1966 había decidido participar, como entonces de

decía, *en pie de igualdad*, con el Gobierno del Perú, en los actos conmemorativos del Centenario del 2 de Mayo de 1866 y es evidente que nuestro Gobierno no podía presentar ante las Misiones Extranjeras asistentes a esta conmemoración una tumba en estado de aparente abandono y en la que no subsistía identificación alguna de quienes en ella moraban ...pues la placa de 1916 por aquellas fechas había desaparecido asimismo. Con este objeto el embajador Sanz Briz, después de recabar información sobre los nombres de los soldados y marinos españoles fallecidos en el Combate de El Callao y con fondos proporcionados por el Ministerio de Marina de España erigió sobre la tan mencionada bóveda un magnífico monumento de piedra granítica que constaba de un gran basamento rectangular sobre el cual se asentaban centrados otros dos similares pero de tamaño decreciente proporcionando el segundo, el más elevado, el apoyo a una gran pirámide truncada de cuatro caras o, mejor, a una especie de estilizada mastaba maciza que quedaba rematada por otra basa idéntica, aunque de menor tamaño, de la que surgía una gran cruz latina, de una sola pieza, descubriéndose por su parte delantera la entrada de acceso a la bóveda. Este monumento de tanta calidad como sobriedad y prestancia mostraba por sus lados, franqueándolo, en la antedicha mastaba, dos placas de bronce rectangulares, colocadas de forma vertical, revelando la primera de ellas el escudo de la Armada Española y su compañera el Escudo del Estado Español o Escudo Nacional. Al frente otra placa rectangular, esta horizontal, igualmente de bronce y de unas dimensiones mucho mayores que las otras dos exteriorizaba lo que ahora trasladaremos literal:

> "ESTE MAUSOLEO FUE CONSTRUIDO EN 1882 A INICIATIVA DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE BENEFICENCIA DE LIMA POR LOS ESPAÑOLES RESIDENTES EN EL PERÚ.
>
> EN 1966, AL CUMPLIRSE EL CENTENARIO DEL GLORIOSO COMBATE DEL CALLAO, EL MINISTERIO DE MARINA DE ESPAÑA RECONSTRUYÓ NUEVAMENTE ESTE MONUMENTO A INSTANCIAS DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE BENEFICENCIA DE LIMA".

Aquella obra fue realizada por el notable escultor peruano Eduardo Gastelú Macho, encargándose de los trabajos de levantamiento del túmulo y del cincelado en profundo bajorrelive de los nombres de los soldados y marinos muertos en el Combate de El Callao, la Marmolería Blotte, cometiéndose entonces diversos errores en la filiación de los combatientes, apreciándose inexactitudes que sin ser fundamentales desvirtúan en alguna medida el respeto debido a quienes ofrecieron su vida por su país, advirtiéndose entre las 42 identidades grabadas 15 yerros. Las incorrecciones, que no detallaré en su totalidad, limitándome a dar cuenta tan solo

de la primera y de la última: RAMÓN BENA debiendo de ser RAMÓN BARRAL y CELESTINO REBOLLEDA cuando en realidad es CELESTINO REBOLLADA. Una quincena de imperfecciones y una imperdonable omisión pues las identidades a grabar eran 43 y, sin embargo, por extrañas razones del azar se cincelaron tan solo 42, cometiéndose el agravio comparativo de haber olvidado a quien tanto derecho como sus compañeros tenía a aparecer entre ellos, tratándose de:

*José Benito González*

*En el día dos de mayo de mil ochocientos sesenta y seis falleció A bordo de la Fragata de guerra* Blanca *el grumete de su dotación José Benito González a consecuencia de las heridas graves que le causo una bala de cañón durante el combate que sostuvo la Escuadra con las fortalezas del Callao. Era hijo de José Ramón y de Ventura Reguera natural de Coviaza, matrícula de Villagarcía, de estado soltero, edad veintitrés años: recibió la Estrema Unción; al día siguiente fue conducido el cadáver á la Ysla de Sn. Lorenzo en la cual le di sepultura. Y para que conste lo anoto como Capellan del mencionado Buque.*

Firmado: *YGNACIO HERNANDO* [y Vallejo, Segundo Capellán de la Fragata de Hélice *Blanca*]"[35].

Qué razones explicarían o, en su caso, disculparían, este rosario de desafortunados errores. En mi opinión no hay ni descargo ni perdón ante tanto desacierto, presumiendo el firmante que el listado a elaborar se encargaría con urgente premura al *Museo Naval* de Madrid y allí, algún delegado funcionario, que no un inflexible y riguroso especialista, confeccionaría con prisa y falto de todo interés la infausta lista que, no nos engañemos, nadie, ni en Madrid ni en Lima, perdería un instante de sus cómodas existencias en comprobar su veracidad y, muchísimo menos, en averiguar si en ese fúnebre inventario o empadronamiento faltaba alguien.

Concluyendo expresaré que el cincelado se iniciaba así: MARINOS ESPAÑOLES CAIDOS EN EL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866., habiéndose escogido para la grafía de los textos y nombres una extraña, aunque original, grafía angular en capitulares o mayúsculas que en algunos, pocos, casos hasta dificultaba la correcta lectura de lo allí grabado, concretando mis palabras en la fecha de la anualidad, 1866, que una inmensa mayoría de los posibles visitantes habría identificado como 1844. Tras esta leyenda se iniciaba la simétrica lista en tres columnas de los nombres y apellidos de los soldados y marinos fallecidos (3 x 14 = 42), terminando con el fúnebre trío de mayúsculas que rezaba RIP o, lo que es igual, *Requiescat in pace* o Descanse en Paz, constando por detrás el

agraciado texto que nosotros no desconocemos: A LOS QUE CON LAS HONRAS QUE GANARON ETERNAMENTE A ESPAÑA SE LA DIERON.

Un aproximado cuarto de siglo después quien estas líneas firma y que por aquel entonces era un investigador sin obra en firme publicada, comienza a trabajar en una infinidad de archivos, bibliotecas públicas y privadas, museos e instituciones culturales limeñas pues, desesperado, anhela completar toda la inmensa cantidad de documentación que ha acopiado en España y en Chile sobre el tema de su preferencia, la Escuadra del Pacífico. En su limeño deambular encamina sus pasos también hacia el Cementerio Presbítero Matías Maestro en busca de la Tumba de los Españoles y, sin ayuda alguna, termina por descubrirla. Tras la alegría inicial el estupor posterior. La puerta metálica de acceso a la bóveda ha sido forzada y el amplio lugar lo ocupan los empleados del Cementerio como circunstancial almacén de sus útiles de trabajo, habiendo instalado para protegerse de robos una cadena y un candado para, así, asegurar sus pobres pertenencias. Indignación personal e inmediato requerimiento a los responsables del camposanto para que evacuasen de inmediato el lugar, dejándolo libre. Así se hizo, instalando este autor otra cadena y otro candado mejores que los anteriores, haciendo entrega de una copia de la llave de la sepultura a ...quien correspondía en la Legación de España, no obteniendo de allí nada más que alguna perpleja comprensión, así como sucedió con el amable presidente de la Sociedad Española de Beneficencia, Jaime Benejam Roca, quien, sorprendido de la existencia de aquella sepultura, preguntaba si en ella podrían enterrarse algunos de los españoles que fallecían en Lima sin recursos económicos, pues sus panteones estaban casi completos.

Algún tiempo después, en 1994, aquel historiador sin historias contadas ya tenía obra propia editada en España, en Chile y en el Perú, habiendo incluso publicado un libro, el primero, en aquella República, merced a la generosa cortesía de la Armada Peruana, y, como dije, en aquel año se propuso adecentar la sepultura de sus compatriotas, cincelando además el nombre y apellido de aquel grumete de la Fragata *Blanca* que había sido olvidado e instalar una placa en homenaje A LOS HÉROES DE EL CALLAO y así lo hizo, convocando el 15 de agosto de 1994, a las 12 horas de la mañana, en el Cementerio General a una nutridísima representación de los Agregados Militares iberoamericanos, de la Marina de Guerra del Perú, del Consejo de Residentes Españoles del Perú, de la Sociedad Española de Beneficencia, al afable, cordial y simpático agregado de Defensa de la Embajada de España en Lima (coronel Ejército del Aire Antonio Serrano Sánchez-Villacañas), al displicente y apático encargado de Negocios hispano, a los asistentes al Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la

Bodega y Quadra y, por último, a algunos miembros del Centro Méndez Núñez de Madrid, habiendo tenido lugar un sencillo acto religioso, histórico y de homenaje a aquellos hombres copiando ahora el texto de la placa de acero inoxidable que en la parte trasera del monumento fue atornillada:

A LOS HÉROES DE EL CALLAO
125 ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO
DE SU COMANDANTE GENERAL,
BRIGADIER MÉNDEZ NÚÑEZ. ESCUADRA DEL PACÍFICO
LIMA, 21 DE AGOSTO DE 1994
CENTRO MARÍTIMO Y NAVAL
DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ. ESPAÑA
DULCE ET DECORUM EST PRO PATRIA MORI
Horacio (Odas, III, 2, 13)

Las ceremonias concluyeron[36] y las aguas volvieron a su apaciguado cauce, retornando el firmante a España y volviendo casi año tras año a aquel Perú de su devoción, incrementándose de anualidad en anualidad el número de monografías y libros por su mano escritos sobre el Combate de El Callao y otros temas paralelos y, con interrupciones, llegamos hasta 2011, imponiéndose quien estas líneas suscribe que la Tumba de los Españoles había sido desvalijada de todo cuanto de valor para los ladrones que la expoliaron contenía, robando y destrozando en consecuencia con su extraviado deseo de encontrar lo que no podía haber. Qué había ocurrido. El bronce, el cobre y otros metales de alto precio eran ahora objetivo preferente de bandas de delincuentes que no solo substraían aquel material de las conducciones eléctricas y telefónicas sino, ahora, de los desprotegidos cementerios ya que estos lugares de pretendida paz no gozaban de la debida vigilancia, resultando fácil arrancar de sepulturas placas, imágenes de Cristo crucificado y todo cuanto podamos imaginar, habiendo sucedido así con nuestro mausoleo de donde fueron removidas con violencia las planchas de bronce que mostraban el escudo de la Armada y el de España y, por su parte frontal, la gran lámina que daba fe de quien había efectuado la obra en 1882 y de quien la había reconstruido en 1966, habiendo, además, irrumpido los ladrones en la bóveda, destrozando los mármoles de acceso a la cripta, buscando allí lo que allí no podía haber, dejando tan solo en su vandalismo la placa de acero inoxidable de 1994, pues, por aquélla, no les darían más que unas pocas monedas. Indignante estupefacción y forzado compromiso personal del infrascrito en recomponer lo violentado, habiendo comenzado los trabajos de arreglo el día 6 de noviembre de 2012, sin la presencia del pagador, efectuándose estos a través de algunas de sus amistades limeñas y según su idea, obviamente contando con el permiso del director del Museo Naval de Madrid, pues esta obra fue autorizada

por el almirante-director del Museo Naval, Gonzalo Rodríguez González-Aller así como la previa de 1994 lo fue por su pariente el también almirante-director del Museo Naval, José Ignacio González-Aller Hierro. El firmante, es evidente, por si alguien lo dudaba, no goza del beneficio de una vida plácida abonada por cuantiosas rentas vitalicias sino, por el contrario, trabaja todos los días, ganándose el sustento como cualquiera y por ello no dispone de mucho tiempo, habiéndose finalizado todos los trabajos en el camposanto limeño en el pasado mes de febrero de 2013, encontrándose él en Lima, adonde acudió con ese único y exclusivo fin, el de comprobar *in situ* si aquello se había hecho con la eficiencia y seguridad que se había ajustado y, en líneas generales, así fue, habiéndose efectuado una completa restauración de todo el monumento, reparándose la forzada puerta de acceso a la bóveda, instalándose una cerradura de seguridad en aquélla, colocándose otra placa de mármol en la cripta, puliéndose todo el granito exterior, impermeabilizándose y pintándose con varias capas la bóveda, ennegreciéndose los cincelados de 1966 y todo cuanto podamos imaginar, habiéndose realizado, además, los subsiguientes cambios. No se reinstalaron las placas robadas de la Armada y de España pues sería tanto como incurrir en el mismo despropósito, el de invitar a los expoliadores a volver a llevárselas, cincelándose en el lugar donde antes se encontraba la gran plancha identificativa el texto siguiente:

MAUSOLEO ERIGIDO EN 1882
POR LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE BENEFICENCIA DE
LIMA
RECONSTRUIDO EN 1966 POR EL MINISTERIO DE MARINA
DE ESPAÑA
RECONSTRUIDO EN 1994 Y 2012 POR EL CENTRO MÉNDEZ
NÚÑEZ DE ESPAÑA

Debiendo de expresar el signatario que, en efecto, el mausoleo no lo erigió en 1882 la Sociedad Española de Beneficencia quien, como tantas veces afirmé, excavó tan solo la bóveda y lo cercó ...pero no creo que tales puntillismos desmerezcan lo hecho, agregando también que se aprovechó la ocasión para corregir un error en el apellido de una de las inscripciones, convirtiéndose el equivocado MANUEL GONZALE en el verdadero MANUEL GONZÁLEZ y, también, el impreciso año de 1866 que parecía indicar 1844 en un legible 1866.

Cuál fue el gasto de la obra. No lo descubro por ningún otro afán que el histórico, revelándolo tan solo para dar otra vez fe de que con poco se puede hacer mucho, como hizo el 21 y 22 de mayo de 1879 Eduardo Llanos Álvarez de las Asturias en Iquique cuando, con 93 Soles, enterró a Prat y a Serrano y

como se ha vuelto a hacer en 1994 y en 2012-2013 cuando con 2 500 Euros se ha reconstruido aquello que debería de haber hecho la Armada Española, la Embajada de España en Lima, el Ministerio de Asuntos Exteriores de España o a quien corresponda ocuparse de estos trabajos pero, claro, nuestras autoridades políticas, militares, diplomáticas o consulares deben de tener tantas obligaciones trascendentes que han de dejar estas minucias al albur de quien quiera *entretenerse* en ellas pues, como cuando la fragata *Navas de Tolosa*, en la primera quincena de noviembre de 1883, dio un banquete para 250 personas en el que se gastaron 2 200 Soles, una cifra muy similar a la que Enrique Vallés había pedido a Madrid, entre 2 000 y 3 000 Soles, para que la Sociedad Española de Beneficencia pudiese levantar sobre la bóveda un decoroso monumento y que no se le concedieron pues ...para qué, ya no era necesario y, además, los muertos y más si están lejos, no protestan...

Madrid, 26 de Junio de 2013
*JOSÉ RAMÓN GARCÍA MARTÍNEZ**

## APÉNDICE FINAL

*I. "MEMORIA - QUE EL MINISTRO DE ESTADO - EN EL DEPARTAMENTO - DE MARINA - PRESENTA AL - CONGRESO NACIONAL - DE 1868. - Santiago de Chile. - IMPRENTA NACIONAL, CALLE DE LA MONEDA, NÚM. 46. - [28] JULIO DE 1868".*

"Material de la armada.

Las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco,* largo tiempo detenidas en las aguas del Támesis en virtud de la declaración de neutralidad del gobierno inglés en la guerra de la República con España, dejaron por fin aquellas aguas en 2 de abril último, merced a un convenio celebrado al efecto, i se encuentran ya incorporadas a nuestra Escuadra desde hace algunos días.

Deseoso el Gobierno de sacar de Londres las referidas naves, que sin provecho de ningún jénero se deterioraban en aquel puerto, dio instrucciones al representante de la República en la Gran Bretaña para que tratase de celebrar un arreglo con el representante español en la misma corte que diese por resultado la liberación de nuestras corbetas i la de las fragatas españolas *Victoria* i *Arapiles,*

* Miembro Correspondiente en España del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

que también estaban detenidas en el Támesis por la misma causa que aquellas. Afortunadamente, el gobierno de España se había anticipado a nuestro deseo dando los primeros pasos para concluir el enunciado arreglo, i cuando nuestro representante recibió las instrucciones mencionadas, la negociación se hallaba iniciada. Ella se llevó a cabo entre los citados ajentes diplomáticos, mediante la intervención del Ministro de Negocios Extranjeros de la Gran Bretaña, después de no pocas dificultades que fue necesario vencer para ponerse de acuerdo respecto de los términos exactos del convenio.

Como el Congreso tiene ya un conocimiento pleno de este asunto desde su principio hasta el término de su curso, creo inoficioso detenerme aquí a hacer de él una relación detallada que consta de los documentos publicados, i me limitaré a recordar las condiciones definitivas del arreglo. Estas condiciones establecen que los gobiernos de Chile i España consientes respectivamente en que salgan de Londres las fragatas españolas *Victoria* i *Arapiles* i las corbetas chilenas *O'Higgins* i *Chacabuco*, debiendo estas naves dirijirse directamente a puertos de sus respectivas naciones sin poder ofender ni ser ofendidas en el viaje, para el cual se les darían las instrucciones i salvo-conductos que fuesen necesarios. Apreciándose las dos corbetas con su armamento en 137 000 libras esterlinas i las fragatas en 540 000, el gobierno español se compromete a no oponerse a que Chile o sus aliados adquieran en la Gran Bretaña i saquen de ella otros buques o elementos de guerra hasta compensar la diferencia de los valores de aquellas naves. Estas son las bases esenciales del convenio; sus otras disposiciones se refieren a fijar los pormenores de su ejecución.

*El Ministro de Negocios Extranjeros de la Gran Bretaña aceptó estas bases en todas sus partes; pero hizo la declaración categórica de que, si no habia inconveniente para otorgar desde luego las licencias para la salida de los buques chilenos i españoles detenidos, no contraia compromiso de ningún jénero respecto al otorgamiento de nuevas licencias para la salida de otros elementos de guerra que adquiriesen Chile o sus aliados para verificar la compensación referida.*

Esta declaración no fue un obstáculo para concluir el negocio, puesto que ella se hacia, más para evitarse aquella potencia ulteriores complicaciones i deberes, que para negar las licencias de una manera positiva. Por otra parte, esta circunstancia en nada debilitaba el compromiso contraído por el gobierno español, que era el punto capital a este propósito, i quedaba siempre un ancho campo para proporcionarse nuevos buques u otros importantes elementos de guerra sin correr los peligros consiguientes a las negociaciones clandestinas a que es forzoso entregarse para la adquisición de elementos bélicos en el estado de guerra.

El Gobierno ha hecho uso de la autorización…

Después de este movimiento en los buques de la armada, la Escuadra que está bajo las órdenes del Capitán de navío don Juan Williams Rebolledo, ha quedado formada de la manera siguiente.

En primer lugar de las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco*, recientemente incorporadas en ella. Estos buques, en cuya construcción se han tomado todas las precauciones posibles para obtener verdaderas naves de guerra por su solidez i disposiciones marineras, han correspondido de un modo satisfactorio a las esperanzas que en ellos se tenían. Reúnen en efecto las mejores condiciones que pueden apetecerse en buques de guerra de su clase, i han demostrado poseer, en su viaje de Inglaterra, un andar i cualidades marineras excelentes.

Cada una de las corbetas debe llevar nueve cañones, tres de a 150, dos de a 70 i cuatro de a 40; pero este armamento, que es todo del sistema Armstrong, no ha sido traído por las mismas corbetas, como era de desearse. Con el fin de no demorar por más tiempo la salida de los buques, nuestro Ministro Diplomático en Londres dispuso que ellos salieran sin todo su armamento, que en aquella época no podía ser embarcado. El resto de él debe llegar a Valparaíso en pocos días más, pues el buque que lo conduce trae como noventa de navegación.

La corbeta *Esmeralda* tiene ya colocados…"

Firmado: *FEDERICO ERRAZURIZ ZAÑARTU*. IV. *Op. cit.*, pp. 17-19. cursiva del autor.

*II. "DEFENSA DE LA GOLETA / COVADONGA / ESCRITA POR EL /EXCMO. SEÑOR. D. JUAN BAUTISTA TOPETE / BRIGADIER DE LA ARMADA NACIONAL. / EDICIÓN Y PROEMIO / DE / D. JOSÉ FERRER DE COUTO. / NUEVA YORK. – 1868".*

"DEFENSA

Leída por el Excmo. Sr. Brigadier de la Armada D. Juan Bautista Topete ante el consejo de oficiales generales, celebrado en la capital del departamento de Cádiz el 7 de enero de 1868, para juzgar la conducta del comandante y oficiales que fueron de la goleta *Covadonga.*

DON JUAN BAUTISTA TOPETE, brigadier de la Armada, gran cruz de la real orden americana de Isabel la Católica y defensor de los señores teniente de navío don Luis Fery, y alféreces de la propia clase don Félix Gurrea, Don Juan Jácome y don Joaquín Cincúnegui, comandante y oficiales que fueron de la goleta Covadonga.

EXCMOS. SEÑORES:

*...cautiverio que, de paso sea dicho, ha contrastado notablemente con el de los prisioneros chilenos en España; mientras para aquellos [los españoles] todo ha sido rigidez, estos [los chilenos], bajo la fé de su palabra, no solo han visitado las capitales de la península, sino que su jefe, el capitán Lynch, creo podrá dar en su país noticias oculares de la Exposición Universal [de París] de 1867*". Pág. 7, cursiva del autor.

A*presamiento / del /* Paquete del Maule */ (aventuras de un prisionero) / por J. M. Ramírez / Relación de los acontecimientos desde su salida de Valparaíso / en marzo de 1866, / hasta su regreso en diciembre de 1867. / i. Prisión en la Escuadra Española. – ii. En España. – iii. Regreso a Chile en Libertad. / Valparaíso*: / Imprenta del Mercurio de Recaredos Tornero / 1868.

"De vuelta en Sevilla, el señor Lynch, él el señor Novoa, nos referían de sobre mesa los diversos episodios de su último viaje. Habían visitado á Córdova, Madrid, el Escorial, Aranjuez, Toledo, Murcial y Cartajena... En Madrid... Visitaron todos los establecimientos públicos y principales monumentos, llamándoles mucho la atención el Museo Naval y el de artillería... El museo de pinturas, uno de los más ricos que existen, les procuró también muchas horas de embeleso. En el teatro real, notable por el lujo de su construcción y el mayor todavía de su concurrencia, conocieron de vista a doña Isabel II y su familia y lo más selecto de la sociedad de Madrid, que vieron también reunidas algunas tardes en el Prado.

En El Escorial, Aranjuez y Toledo, donde se va desde Madrid por los ferrocarriles, emplearon nuestros compañeros tres o cuatro días...

(...)

El 27 de agosto, a las doce del día, desligados ya de todo compromiso con la tierra, y con el corazón henchido de alegría y de esperanza, levamos el ancla y zarpamos de Cádiz con un tiempo hermosísimo y con una preciosa brisa que empezó rápidamente a alejarnos rápidamente de aquella tierra...

(...)

...Río Janeiro... Así fue que con gusto avistamos el 8 de octubre el Cabo Frío, distante sesenta millas del Oriente del puerto...

Estaba en la bahía la escuadra española,... La componían ahora la *Almansa*, buque almirante, las *Navas de Tolosa* y la *Concepción*. En tierra nos encontramos con Méndez Núñez, el mayor Lobo y varios de los oficiales que habíamos conocido y que en el teatro nos vinieron a hablar y saludar, felicitándonos por

nuestra vuelta á Chile. Los dos primeros nos hicieron mil ofertas, espresándonos el gusto que tendrían en sernos útiles, si necesitásemos algo para continuar nuestro viaje...

(...)

El 9 de diciembre estuvimos ya a la vista de Curaumilla...

Por fin, el 12, al amanecer, una noble brisa del sud nos tendió su mano amiga, empujándonos al fondeadero. ... Las primeras caras de fleteros que pisaron la cubierta del *Gaspard* allá fuera del faro, nos parecieron divinas y...", pp. 55, 59, 64 y 66.

*III. INSTRUCCIONES ENTREGADAS POR EL MINISTERIO DE ESTADO AL COMANDANTE DE LA FRAGATA* NAVAS DE TOLOSA *PARA SU COMISIÓN AL PACÍFICO.*

"Ministerio de Estado
Sección de Política
Exmo. Señor

En contestación al telegrama de V.E. de anteayer, manifestando la conveniencia de que por este Ministerio se remitan al del digno cargo de V.E. las instrucciones á que deberá atenerse en su comisión á Chile el Señor Comandante de las *Navas de Tolosa*, tengo la honra de manifestar á V.E. que siendo el objeto de la Misión confiada á la referida fragata, corresponder por nuestra parte á un acto de cortesía y de deferencia á España que el Gobierno Chileno se propone realizar en el Perú, y que debe preceder al restablecimiento de las buenas relaciones entre nuestro País y Chile, el Señor Comandante de las *Navas* deberá esperar en Montevideo las instrucciones del Representante de S.M. en Lima, quien le indicará el momento oportuno para trasladarse á Valparaíso y desempeñar la Comisión que le ha sido confiada en la forma y manera que determine aquel Representante.

Así lo manifiesto con esta misma fecha al Encargado de Negocios de España en el Perú, rogando á V.E. se sirva á su vez darme noticia de la época probable en que *Las Navas de Tolosa* llegará á Montevideo para participarlo á nuestro Representante en Lima.

De Real orden lo digo á V.E. para su conocimiento y efectos espresados
Dios guarde á V.S. ms. As.
San Yldefonso 6 de Setiembre de 1882
Firmado: *EL MARQS. DE LA VEGA DE ARMIJO*
Señor Ministro de Marina
Por dispn. superior,

Se contestó de Rl. On [Real Orden] á Estado qe. Saliendo las *Navas* de la Habana del 15 al 18 de Sete/, llegará probate/ [probablemente], á Montevideo á finales de Octe".

"Armamentos

Ynstrucciones para la Fragata *Navas de Tolosa* en su navegación desde Montevideo á Valparaíso

Al Comandte de la Fragata *Navas de Tolosa* –

Madrid 9 de Setiembre /82

Una vez en Montevideo recibirá V.S. de nuestro Representante en la República del Uruguay, noticias del tratado de paz concertado entre los Gobiernos de España y de la Republica de Chile, y enterado de él y de la comisión que há de desempeñar V.S, procederá á repostar los víveres hasta completar cuatro meses, rellenará las carboneras, y listo de todo lo necesario para emprender campaña, saldrá con dirección al Sur en demanda del estrecho de Magallanes, el cual atravesará enderezando su rumbo á Valparaíso puerto objetivo de su comisión.

Queda V.S. facultado para tocar en el establecimiento inglés que existe en las Yslas Malvinas y en los de la Soledad (Exmont; sic) en que hace años los había nuestros si las vicisitudes de la navegación así lo aconsejasen, sea para refrescar víveres ó aguada ó bien para componer algún desperfecto; pº recomiendo muy especialmente á V.S. evite hasta donde sea humanamente posible tocar en el puerto que los chilenos poseen en el estrecho por exigirlo así altas consideraciones, y [ilegible una palabra] conveniente traze V.S. la derrota prócsima á las costas de América desde Montevideo al estrecho, con objeto de aprovechar los [vientos] terrales muy notables que soplan en aquella localidad y huir de las gruesas mares que se encuentran yendo desatracado.

Llegado á Valparaíso y recibido á libre plática, procederá V.S. á saludar á las autoridades manifestándoles el objeto de la delicada y honrosa comisión que se le confía.

Trátase de reanudar de una manera oficial y cumplida, nuestras relaciones políticas y comerciales con la República de Chile, y ante esta idea noble y generosa deberán darse al más completo olvido pasados acontecimientos; demostrando V.S. con su noble y galante proceder y esquisita cortesía, no solo que es fiel intérprete de los sentimientos de la nación española y su gobierno, sino de la Marina que representa.

Como V.S. verá en las instrucciones que recibirá con este oficio, el objeto de su comisión es efectuar un saludo de 21 cañonazos al pabellón chileno, acto

eminentemente político como VS. comprende, y una vez efectuado, y hechas las visitas oficiales y de cortesía que deberán preceder y seguir á dicho acto, regresará con su buque á Montevideo, reponiendo antes en Valparaíso el combustible y efectos que necesitase.

Espero de V. S. que penetrado de todo el alcance político que envuelve la presencia de ese buque de su mando en Valparaíso, hará V. S. un especial estudio en inculcar en el ánimo de sus subordinados, la necesidad de levantar muy alto con sus esquisitas atenciones y miramientos el glorioso pabellón español.

Todo lo que digo á V. S. de Real orden, para su conocimiento y fines consiguientes –

Dios & – El Ministro

Rubricado". Archivo General de Marina *DON ÁLVARO DE BAZÁN*, El Viso del Marqués, Ciudad Real. Sección Buques, *Navas de Tolosa*, Legajo 1176/494.

## NOTAS

1. El Reino de España y la República de Chile ya habían concertado un beneficioso acuerdo diplomático y militar (Londres, 18-II-1868) del que la Cancillería del Mapocho no había hecho partícipe a sus aliados... Perú, Bolivia y Ecuador. Aquel ecléctico convenio aceptaba el mutuo desbloqueo de las naves de guerra que en aquel momento España y Chile mantenían en construcción en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, tratándose por parte hispana de las fragatas blindadas *Victoria* y *Arapiles* (12.823 toneladas y de un valor común de 540 000 libras esterlinas) y por la chilena de las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins* (*Ibidem* 3 340 toneladas y 137 000 libras esterlinas). Ese pragmático pacto entre caballeros permitió la tan rápida como discreta salida de las islas Británicas de cuatro buques de combate que importunaban en sus astilleros y a España y a Chile reforzar sus respectivas fuerzas navales en detrimento de adversarios o de amigos. Vid: Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1868. Santiago de Chile. julio de 1868. Debido a su trascendencia y extensión consta al final, en Apéndice, literal pura, sin corregir (Apéndice Final I).

2. Represalias bélicas y consiguiente destrucción de la propiedad mueble e inmueble, incautaciones o apresamientos de buques mercantes y militares, subidas de los fletes y seguros marítimos, alza de los créditos bancarios, pérdida de mercados estratégicos, fin de las exportaciones entre contendientes, alejamiento comercial ... y, como resultado último, disputa militar con sus consiguientes muertos, heridos, mutilados y prisioneros de guerra y, entre otros factores obvios, resquemor social entre poblaciones antes amigas. Chile, por ejemplo, no solo sufrió el conmocionante Bombardeo de Valparaíso en el cual sumó unos costes económicos astronómicos cuantificados por *El Mercurio* de Valparaíso en 23 033 700 pesos sino que perdió, por apresamiento de los buques españoles primero y por cambio de pabellón después, toda su flota mercante, no subsistiendo a mediados de 1867 ni siquiera una sola unidad civil de algún significativo porte o desplazamiento que arbolase, volándolo, su colorido pabellón nacional. Véase: "Marina mercante. Forman en la actualidad la marina mercante nacional veintiún buques pequeños con un total de 3 424 toneladas. De estos buques, doce se ocupan en la pesca de la ballena, ocho en el comercio de cabotaje i uno en el extranjero... Aunque desde el 1° de mayo del año pasado hasta el mismo día del presente se ha duplicado el número de buques de nuestra marina mercante, este número es con todo mui pequeño, i falta mucho para que alcance al que tenía antes de la guerra en que está empeñada la República. Es de esperar que, renaciendo la confianza en los armadores, la marina mercante tome mayor incremente i llegue a su anterior estado". *Ob. cit.* ("Memoria que el Ministro de Estado...", VIII, p. 32.

   Alrededor de la fecha prebélica del 24 de Setiembre de 1865 la flota mercante chilena mostraba 261 embarcaciones, quedando a mediados de 1866 unas 40, por haber sido apresados 27 buques por la Escuadra del Pacífico y por haber mudado su pabellón o haberse vendido todos los demás para, así, evitar o, al menos, intentar sortear su captura.

   En calidad de ejemplo ilustrativo de la irrelevante insignificancia del tonelaje de la sobreviviente Marina Mercante chilena ofreceré el ejemplo de tres de los mayores y mejores buques, mercantes o de guerra, capturados por la diligente Escuadra del Pacífico o por otras unidades de la Armada Española a la República de Chile, tratándose de la corbeta de hélice *Tornado* cuyo desplazamiento era de 2 900 toneladas (328 Caballos de Vapor y con una Eslora de 66'80 metros), del vapor de hélice *Matías Cousiño* (ib. 672 Tn.; 100 C.V.; Eslora: 64,12 m.) y del vapor de ruedas *Paquete del Maule* (ib. 450 t; 70 C.V.; Eslora: 50,29 m.), siendo el desplazamiento de

los buques hispanos, de mayor a menor el que sigue: *Numancia* 7 700, *Villa de Madrid* 4 478, *Almansa* 3 980, *Resolución* 3 382, *Berenguela* 2 625, *Blanca* 2 452 y *Vencedora* 786 toneladas.

3. Muertos habidos en las fragatas de hélice de pozo de la Escuadra del Pacífico a 3 de Mayo de 1866: *Berenguela* 10 + *Villa de Madrid* 13 + *Blanca* 8 + *Resolución* 3 + *Almansa* 9 = 43, inhumándose en el antedicho enterramiento 31 cadáveres, habiendo sido proyectados a la mar por la artillería peruana o echados a ella durante la lucha por decisión de los comandantes españoles 11 cuerpos (*Resolución* 2 + *Blanca* 1 + *Almansa* 8), dándosele tierra a otro difunto más en lugar diferente al de la fosa común el día 4 de mayo (*Resolución*).

   A fecha del 10 de mayo de 1866 los fallecidos españoles fueron 44 de un total de 3 319 combatientes de la Escuadra del Pacífico (1'326%) y por parte aliada, a idéntica data, 152 muertos de 8.145 contendientes del Supremo Gobierno Provisorio de la República Peruana (1'866%).

4. El Gobierno español, previniendo indeseadas reinterpretaciones semánticas y factibles complicaciones diplomáticas y políticas, determina en 1867 cambiar el histórico nombre de la Estación Naval del Río de la Plata (1845) por el aséptico de Estación Naval del Sur de América, actuando de idéntica manera con la Escuadra del Pacífico que pasa a ser primero Escuadra del Océano Atlántico Meridional (1867) y después Escuadra del Sur de América (1870).

5. Ecuador, para no relegar a ningún antiguo adversario, pues nunca fueron enemigos, sellaría su definitivo acuerdo de paz y amistad con España el 8 de enero de 1885.

6. Secretario General del Ejército en Campaña de Chile en 1880, Ministro Plenipotenciario para la Guerra del Pacífico y Árbitro de Paz o Guerra en 1881-1882.

7. "Traslación al Cementerio de Lima de los restos de los Marinos Españoles que murieron en el glorioso Combate del Callao de 2 de Mayo de 1866". *Revista General de Marina*, Madrid; marzo de 1883, pp. 365-383 + 3 láminas de excelente factura que muestran el plano del lugar donde estaba la tumba y otros detalles de gran interés, el convoy naval o cortejo fúnebre de duelo entre la isla de San Lorenzo y el puerto de El Callao y el diagrama de cómo estaban enterrados cada uno de los cadáveres y varios perfiles o secciones de la bóveda excavada en el Cementerio General de Lima donde reposan definitivamente aquellos cuerpos y restos. De mucha menor entidad, aunque complementario de la monografía anterior, es el trabajo entre periodístico y poético titulado Memoria Fúnebre – Traslación de restos de los Españoles que sucumbieron en el Combate del 2 de Mayo de 1866". Por Manuel Díaz. Segunda Edición. Lima 1883 (60 páginas + 2 retratos y 1 plano) pudiendo consultarse también, de autoría del firmante, "Descubrimiento en el Cementerio de Lima de una placa conmemorativa en honor de las dotaciones de la Escuadra del Pacífico fallecidas en el Combate de El Callao (2 de Mayo de 1866)", *Revista General de Marina*, Madrid; noviembre de 1994, pp. 517-524.

8. Cómo explicar tanta afable predisposición de Lynch hacia la antigua Hispania. Hay motivos y no son, como cualquiera pudiera intuir, familiares o de orígenes comunes. En 1866, cuando la Guerra contra España, Patricio Lynch, que, con ese motivo, se había reincorporado a la Armada (6-XII-1865) después de haber pedido el retiro absoluto el 17 de enero de 1854, era un modesto capitán de fragata graduado (10-II-1852) que hasta el 10 de setiembre de 1867 no se posesionaría de su grado efectivo, no habiendo participado en ninguna operación militar contra los buques españoles de la Escuadra del Pacífico por haberse encargado del mando del Batallón Cívico de Artillería Naval de Valparaíso ...pero no así su hermano, el capitán de corbeta (3-X-1862) y Director de la Escuela Naval chilena, Luis Alfredo Lynch Solo de

Zaldívar (1834-1883) a quien se había encomendado la comandancia del vapor *Paquete del Maule*, una nave de paletas cuyo objeto en el instante de su captura por las fragatas españolas era el de dirigirse desde Lota hasta Montevideo para proporcionar la dotación militar a los buques peruanos *Huáscar* e *Independencia* que se esperaban desde Europa, un pequeño monitor y una fragata blindada media. El día 9 de marzo de 1866 el *Paquete del Maule* (70 Caballos de vapor) embarca 197 toneladas de carbón en Lota, gobernándose a las 11:30 horas hacia Arauco, avistando poco después al otro vapor chileno *Independencia* (120 caballos de vapor). A las 11:45 horas la fragata española *Blanca* le ordena parar sus máquinas e ignorando ese precepto fuerza su captura al cañón a pesar de ondear bandera británica y de manifestar a la dotación de presa abordadora razones nada convincentes, incorporándose este buque de ruedas a la Escuadra del Pacífico como Transporte de Vapor Número 2. Al arribo de la *Numancia* y del apresado *Paquete del Maule* a Valparaíso (14-III-1866) accede al blindado español su esposa, que se ha conducido hasta allí en un bote de la H.M.S. *Leander*. Lynch y toda su dotación irían a España, sirviendo ese apresamiento como el oportuno canje para la dotación de la asimismo, por la *Esmeralda* chilena, capturada goleta española *Virgen de Covadonga*. Una vez en la península Lynch gozó de un privilegiado status, manteniendo un sueldo y un mayordomo pagado por el Gobierno de Su Majestad, habiendo residido en Cádiz, Cartagena, La Coruña y, con plena y completa libertad, bajo palabra de honor, en Sevilla, regresando a Valparaíso, desde el galo puerto de Le Havre, el 12 de diciembre de 1867, como feliz resultado del precitado canje de prisioneros (*Paquete del Maule* vs. *Virgen de Covadonga*).

Tanta fue la libertad de la cual disfrutaron Lynch y todos sus mandos y, en menor medida sus hombres, que Lynch llegó a solicitar al Gobierno Español permiso para acudir en persona a la Exposición Universal de París de 1867 (abierta desde 1-IV-1867 hasta 31-X-1867) y se le concedió, bajo palabra de honor de retorno, asignándole un acompañante en calidad de asistente de cámara o mayordomo chileno y dinero para todos los gastos en los cuales incurriese. ¿Exageraciones del firmante? Consúltense el Apéndice Final II en el cual daremos fe suficiente de lo que acabamos de afirmar.

Obviamente… Nobleza obliga.

9. Ministro Plenipotenciario en Lima, Asesor Jurídico del contralmirante Lynch y firmante del limeño Tratado de Ancón.

10. Los féretros fueron colocados en sus correspondientes nichos el día 30 de noviembre de 1882, a las 14 horas, habiéndose trasladado también desde la isla de San Lorenzo los cadáveres del subteniente graduado o Primer Condestable de la *Numancia*, José Gómez Romero, y el del Fogonero de la *Berenguela* Melchor Varela, fallecidos ambos por causas naturales y enterrados en lugares próximos al de la fosa común, bajo cruces identificativas que imposibilitaban errores de filiación, habiendo muerto el primero el 30 de junio y el segundo, algo después, el 9 de agosto de 1865.

11. En la que el Gobierno del Perú trató de implicar a España, tal y como, poco después, sucedería cuando idéntico propósito fue sustentado por el criptonegociador chileno Luis Alfredo Lynch Solo de Zaldívar, manifestando el Gabinete español su absoluta neutralidad ante este conflicto.

12. Prat irrumpe en el *Huáscar* en el transcurso del primer ataque al espolón, haciéndolo Serrano en el segundo.

13. En Internet encontramos una excelente página que bajo el título de "Don Eduardo Llanos, el Bombero que sepultó a Prat y a Serrano en Iquique" nos ofrece una información digna del mayor

encomio, procediendo todos los datos de la actual Compañía Española de Bomberos de Iquique Nº 1, heredera de la fundada en 1871 bajo el nombre de Compañía de Bomberos Nacional Iquique Nº 1 cuyo director, desde el 5-I-1880, fue Eduardo Llanos, siendo su capitán Antonio Chinchilla quien, con orgullo, elevaría al cielo, a las 12 horas del 21 de mayo de 1881, por primera vez en el enemigo territorio chileno la bandera de España, rebautizándose la bomba, poco después, como Compañía Española de Bomberos Nº 1. El 22 de mayo de ese año de 1881 se exhumaron del Cementerio de Iquique los restos de Prat y Serrano, siendo transportados hasta la Catedral en carroza fúnebre y con escolta proporcionada por la antedicha institución española. Eduardo Llanos Álvarez de las Asturias, Noriega y Nava Posada nació en Corao, concejo de Cangas de Onís, falleciendo en el lugar de su nacimiento el 4 de marzo de 1927, habiendo recibido por sus benéficas gestiones el reconocimiento escrito del Ministro de la Guerra chileno, Rafael Sotomayor, quien, en carta fechada el 19 de enero de 1880, le transmitió su agradecido sentir, siéndole además reconocido su altruismo para con Prat y Serrano por el gobierno español (1902; Cruz de Segunda Clase del Mérito Naval) y por el Gobierno chileno (1904; Al Mérito). Sobre su tumba, en 1929, la Armada de Chile instaló una placa cuyo texto duplicamos ahora: "Homenaje de gratitud al Señor Eduardo Llanos Álvarez de las Asturias. La familia del capitán de fragata de la Marina de Chile, Arturo Prat. Año MCMXXVII". En Iquique, ante la antigua Aduana, el 1 de junio de 2008, se inauguró un digno busto a su memoria con la presencia del embajador de España, autoridades locales, residentes y bomberos españoles e invitados de la provincia natal de este prócer, pudiendo consultarse otras páginas en Internet, pues existen varias dedicadas a Eduardo Llanos, significando ahora el firmante la efectuada por Carmen Meneses Fernández-Baldor cuyo título es Biografía de Eduardo Llanos Álvarez de las Asturias.

14. La población estimada, por proyección que no por censo, de Lima en aquella época era de unas 200 000 personas.

15. "MINISTERIO DE ESTADO. / SECCIÓN DE POLÍTICA. / Excmo. Señor / El Ministro Residente de S.M. en Lima me dice con fecha 30 de octubre último lo que sigue:... = Como V.E. sabe y consta en el Ministerio de su digno cargo, la Sociedad española de Beneficencia, por cuya iniciativa se hizo la traslación de los restos comprando á su costa el terreno, construyendo la bóveda donde se hallan aquellos depositados y además sufragando todos los gastos de la traslación, deseaba aprovechando un ofrecimiento hecho por el Señor Ministro de Estado, que el Gobierno de S.M. enviase los fondos necesarios que podrían ser de dos á tres mil pesos, para destinarlos á un mausoleo que debería erigirse sobre la bóveda hoy cerrada con una verja de hierro... Dios guarde á V.E. muchos años / Palacio 18 de diciembre de 1883 / [Firmado] Servando Ruiz Gómez / Señor Ministro de Marina". Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Ciudad Real. Sección Buques, *Navas de Tolosa*, Legajo 1176/494.

16. Constan duplicadas al final, en Apéndice (Apéndice Final III).

17. Todos estos documentos pueden consultarse en el despacho que ahora identificamos: "MINISTERIO DE ESTADO. / SECCIÓN DE POLÍTICA / MINISTERIO DE MARINA - 2 ABR 83 - ENTRADA / El Encargado de Negocios de España en Lima en Despacho de 10 de febrero del corriente año me dice lo que sigue: (...) De Real órden lo traslado á V.E. para su conocimiento. Dios guarde á V.E. muchos años - Palacio 29 de marzo de 1883. [Firmado] El Marques de la Vega de Armijo - Señor Ministro de Marina". Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Ciudad Real. Sección Buques, *Navas de Tolosa*, Legajo 1176/494.

18. Sea esta la ocasión propicia para trasladar un libro del cual nos estamos sirviendo casi desde la primera página de nuestra monografía como magnífica herramienta de trabajo y que, sin embargo, parece que no obra para la historiografía contemporánea, siendo el que ahora filiaremos, agradeciendo extraordinariamente a su desconocido autor el excelente trabajo efectuado: Biografía DEL Excmo. Sr. D. Enrique Vallés MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE S.M". / BARCELONA – IMPRENTA DE FRANCISCO J. ALTÉS Y ALABART – Calle de los Ángeles, 22 y 24 – 1912.

19. Enrique Vallés y Soler de Aragonés (Vilafranca del Penedés 25-II-1835; Santiago de Chile 21-XI-1889), hijo de Salvador (Barcelona 16-XI-1792; Barcelona, 17-IX-1871) y de Francisca (Barcelona 5-II-1807; Vilafranca del Penedés, 30-III-1859).

20. Distancia existente entre los puertos de Coquimbo y de El Callao en línea recta y sirviéndose de las carreteras actuales: 2 083 y 2 985 kilómetros.

21. Comandante *Navas de Tolosa* (El Callao, 2-XI-1883) a Ministro de Marina: "Gobierno constituido por el General Yglesias, el cual ha sido reconocido como Presidente de la República por todo el País, á la evacuación de esta parte de la Nación por el Ejército Chileno. La acogida que este alto funcionario me ha dispensado no ha podido ser más cordial y cariñosa debido sin duda, á las buenas relaciones que ecsisten entre dicho Señor y nuestro Representante".

22. "Buques de guerra. – Los siguientes se encuentran actualmente en la bahía: / Norteamericano. – Corbeta *Iroquois*, pontón *Onward*. / Francés. – Crucero *Kerguelen*. / Español: – *Navas de Tolosa*. / Italianos. – Corbeta *Archimedes*, corbeta *Vittor Pisani*. / Inglés. – Corbeta *Mutine*. / Nacionales. – Monitor *Huáscar*, trasporte *Tolten*, trasporte *Toro*, vaporcito *Lautaro*, trasporte *Amazonas*, pontón *Valdivia*, i Transporte *Chile*.". Diario *El Comercio*, Lima, 6-X-1883.

23. Miguel Iglesias Pino de Arce (1830-1909) encabezaría la Presidencia Regeneradora del Perú durante el plazo existente entre el 1° de Enero de 1883 y el 2 de marzo de 1884 e inmediatamente después la Presidencia Provisional del Perú desde el 2 de marzo de 1884 hasta el 3 de diciembre de 1885, negándose su homólogo Andrés Avelino Cáceres Dorregaray (1836-1923) a aceptar su mandato, iniciándose la, por ese motivo, reabierta guerra civil cuando Cáceres se autoproclamó Presidente del Perú el 16 de Julio de 1884.

24. Comandante *Navas de Tolosa* a Ministro de Marina: "debo manifestar a V.E.Y. [Vuestra Excelencia Ylustrísima] que esta Capital después de la evacuación de los Chilenos, ha continuado tranquila, y al parecer exclusivamente dedicada á la reconstrucción del País, que por muchos años no será posible vuelva al estado en que se hallaba / Dios gue a V.E.Y. ms. as. / Abordo Callao de Lima 2 de noviembre de 1.883. / Firmado: Manl del Bustillo y Perú".

25. Comandante *Navas de Tolosa* ("Abordo Puerto del Callao de Lima á 18 de noviembre 1.883") a Ministro de Marina, Madrid: "No siendo posible evitar que por el buque se correspondiese á las mil atenciones y pruebas de simpatía que tanto de las Autoridades Peruanas como de lo más escogido de la Sociedad de Lima hemos recibido desde nuestra llegada, de acuerdo con nuestro Ministro acreditado en esta República, antes de la salida me he visto en la precisión de dar un Lunch para 250 personas con el cual, al mismo tiempo que cumplí con las primeras, conseguí hacerlo también con la segunda; invirtiendo en él la cantidad de 2 200 soles plata, ó sea #1 870$, que he dispuesto se abone de los fondos del buque, esperando que este gasto merezca la superior aprobación de V.E.Y., toda vez que era imprescindible hacer algo aquí, después de lo que se hizo en Valparaíso siendo este el primer buque que ha venido á estas aguas después del Tratado de Paz".

26. Eduardo Llanos, Benigno Posada, Presidente de la Sociedad Española de Beneficencia de Iquique, Santos de la Presa Casanova, José Toyos Ruidias, Cónsul del Ecuador Jaime Puig y Verdaguer, Cónsul del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, Eduardo Wallis, súbdito británico Juan Naim y un francés del cual, por desgracia, se desconoce su identidad.

27. Juan de Dios Aldea Fonseca fallecería el 24 de mayo de 1879, el día en el que cumplió los 26 años de edad, en el Hospital de Iquique adonde había sido llevado, tras ser puesto en tierra, alrededor de las 19 horas, con Prat, Serrano y otros, encontrándose Aldea malherido. Permaneció unos aproximados noventa minutos con los cadáveres de sus compañeros ante el inmueble de la Aduana hasta que un italiano, Adolfo Gariazo, y otros hombres (Hilario Maino, José Picconi, José Paluneri...), apiadándose de su estado, lo trasladaron al precitado Hospital, donde murió tras amputársele el brazo izquierdo y la pierna derecha, entre otras heridas de entidad que había sufrido en el cuello y costado. Fue enterrado en una fosa común el 25 de mayo, exhumándose su cadáver el 1 de junio de 1881, merced a la información proporcionada por el joven español Feliciano Arego, quien había observado su entierro.

28. Véase: *Inhumación y Exhumación de los restos de Prat y Serrano*. Universidad Arturo Prat. Departamento de Educación y Humanidades. Serie Documentación Histórica. Iquique 1985, por Leonel Lamagdelaine Velarde.

29. "A pesar del gobierno Español en el Perú, 1879-1939. Ascensión Martínez Riaza. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Historia. Colección América. Madrid 2006, p. 308.

30. Consúltese: Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares, Madrid. Sección Ministerio de Marina: (02)057.001 LEG 19 TOP. 15/18, (02)057.005 LEG 01 TOP. 15/19.608-708, (02)057.002 LEG 46 TOP. 15/19.307-19.608, (02)057.013 LEG. 01 TOP. 15/20. 306-402, (02)57.5 LEG. 1EMA REL. 8 TOP. 15/19.608-19.708, (02)57.1 LEG. 19 TOP. 15/18.703-19.307, (02)57.13 LEG. 1 EMA REL. 16 TOP. 15/20.306-20.402 y (10)71 54/11907, debiendo de destacar entre esta burocrática jerigonza o extravagante galimatías el Legajo 57.02, Nº 46, Carpeta Nº 3, 3/11. Viaje al Perú. 1966.

31. Ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne (1922-2012), Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, contralmirante Luis Carrero Blanco (1904-1973), Ministro de Marina, almirante Pedro Nieto Antúnez (1898-1978), Jefe de la Secretaría del Ministro de Marina, capitán de navío Ángel Liberal Lucini (1921-2006), Ayudante Personal del Ministro de Marina, capitán de corbeta Eliseo Álvarez-Arenas Pacheco (1923-2011), Director del Museo Naval de Madrid, contralmirante Julio Guillén Tato (1897-1972) y en Lima Secretario de la Embajada de España José Joaquín Puig de la Bellacasa y Urdampilleta (1931) y, por supuesto, Agregado Aéreo, Militar y Naval de la Embajada de España, teniente coronel del Ejército del Aire, Pío Tejada Herrero quien terminaría su carrera de General de División del Ejército del Aire.

32 No sufran. La administración estadounidense de Lyndon Baines Johnson (1908-1973), por los preliminares de la posible expropiación de la International Petroleum Company, entidad subsidiaria de la Standard Oil, por la aparente minimización por parte del Presidente Belaúnde Terry del problema de la irrupción de la guerrilla comunista en Lima y en el distrito de Junín y por otras causas menores que no fueron capaces de solventar los embajadores de los Estados Unidos de América en Lima y de la República del Perú en Washington (John Wesley Jones, 1963-1968 y Celso Pastor de la Torre, 1963-1968) inicia su campaña de presión al Perú a través del dólar, cortando toda clase de ayudas económicas al desarrollo y bloqueando los préstamos internacionales al Perú, intentando estrangular a aquel Gobierno, enviándoles, al

mismo tiempo, asesores militares para combatir la insurgencia. Estos hechos determinaron en gran medida el golpe de Estado del 3 de octubre de 1968 del General de División Juan Francisco Velasco Alvarado (1910-1977) que depuso a Belaúnde Terry y que se inició de forma revolucionaria cuando tropas peruanas irrumpieron en Talara, el día 9 de octubre, en las instalaciones de la International Petroleum Company, incautándose de la entidad y...

33. Las antedichas miras artilleras fueron embarcadas en Londres, indicándose en el obligado manifiesto de carga que eran piezas de armas de caza, siendo su destino el puerto de Bilbao, recogiéndose en la principal capital vascongada bajo nombre supuesto.

34. Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares, Madrid. Carpeta 1967-0116.

35. Archivo Central Eclesiástico de Marina, Madrid. Fragata *Blanca*. Libro. Flota. Folio 3 vuelta.

36. Si alguien a estas alturas conserva algún resto de paciencia puede dedicar algunos minutos a esta referencia documental debida a la autoría del signante: Descubrimiento en el Cementerio de Lima de una placa conmemorativa en honor de las dotaciones de la Escuadra del Pacífico fallecidas en el Combate de El Callao (2 de mayo de 1866). *Revista General de Marina*. Cuartel General de la Armada. Madrid. Noviembre 1994. pp. 517-524.

---

**José Ramón García Martínez**. Historiador, desde 1987 investiga la Campaña del Pacífico de la Armada española, 1865-1866, en bibliotecas y repositorios de España, Perú, Chile, Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos. Ha publicado artículos sobre el tema en España (*Revista General de Marina, Revista de Historia Naval, Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez y El Museo de Pontevedra*); en Perú (*Revista de Marina y Revista del Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú*); y Chile (*Revista de Marina*). Es autor de los libros: *Minas, torpedos y canoas explosivas en El Callao el 2 de mayo de 1866* (1993). *El Combate del 2 de Mayo de 1866 en El Callao* (1999), *Méndez Nuñez y la Campaña del Pacífico* (2000).

E.mail: 2v1866@telefonica.net

# *Planeamiento estratégico o la pasión por el futuro*

CONTRALMIRANTE JOSÉ G. GARCÍA VALDIVIESO

**"La imaginación es más importante que el conocimiento"**
**Albert Einstein**

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), existen en la actualidad 193 países, muchos de los cuales por diferentes razones que no son del caso discutir, son totalmente inviables, es decir, no tienen la capacidad de ser para sus respectivas poblaciones autosuficientes ni alimentariamente, ni energéticamente, ni tampoco pueden proveer las condiciones mínimas necesarias de salubridad para las mismas. Sin embargo, todas ellas de alguna manera han alcanzado el estatus de Nación, ya que reúnen los requisitos que ello demanda, ser una estructura de poder que se asienta sobre un determinado territorio y pueblo, contando con los tres elementos organizativos básicos: la administración, las Fuerzas Armadas y la hacienda. Queda por tanto, perfectamente establecido que lo que legitima el poder del Estado es el derecho, entendiéndose este como el orden jurídico que regula el funcionamiento de las instituciones y el cumplimiento de las leyes por las que debe regirse la sociedad, comprendiéndose que ella está por encima de todos los individuos, grupos e instituciones.

Finalmente, debemos citar que dentro de estos 193 países existe un numeroso grupo de avanzada, algo así, como una gran locomotora que va mostrando el camino que debe de transitarse, a fin de poder cumplir a cabalidad con el fin supremo del Estado, cual es el Bienestar General y la Seguridad Integral, donde la primera implica el desarrollo y la segunda las condiciones de paz y tranquilidad necesarias para que este se de. A dicho grupo se le denomina países desarrollados, a los que le siguen, los vías de desarrollo, habiendo aparecido ha

poco la denominación de emergentes, pero todos aplicando en alguna medida el planeamiento estratégico.

Decididamente, tanto el planeamiento en sí, como la globalización, nacen y vienen acompañando al ser humano desde su aparición como ente sobre la faz de la tierra. Desde que el hombre es un ser pensante por excelencia, aun en sus inicios, dicha capacidad se manifestaba inherente a su naturaleza y actuaba en función de sus necesidades, por tanto incipientemente no solo pensaba, sino que planeaba sus acciones. Con el transcurso del tiempo y en función de la evolución del pensamiento en sí mismo, del aprendizaje y con el apoyo de la ciencia y la tecnología se alcanzan los niveles actuales, donde gracias a la prospectiva, al análisis de tendencias y al auxilio de otras ciencias conexas, nos atrevemos a construir los futuros posibles, consecuencia de los escenarios a construir y al establecimiento de la *VISIÓN* a alcanzar, con la finalidad de recrear anticipadamente las acciones a desarrollar con certeza y exactitud para alcanzar el bien deseado.

En cuanto a la globalización es pertinente dejar sentado el hecho de su existencia por siempre al igual que el planeamiento, la diferencia estriba que en épocas pretéritas ella solo se realizaba en lo que se denominaba el mundo conocido y a la velocidad imperante en las comunicaciones de la época. Justamente el cambio de dicha velocidad de las comunicaciones, así como, su realización en tiempo real, han permitido el concepto presente de globalización, concepto que será superado con un mayor avance tecnológico, no infiriéndose como serán las mismas cuando el futuro nos alcance.

La finalización de la Segunda Guerra Mundial dio un nuevo aire a todo lo relacionado con planeamiento, planificación y otros nombres afines, para finalmente recalar en el de planeamiento estratégico actual. A nivel mundial, dentro de los dos bloques formados a consecuencia del fin de la guerra se dio, por un lado el planeamiento quinquenal soviético, el que fundamentalmente planificaba con miras a alcanzar en un plazo establecido determinadas metas o niveles de producción o rendimiento; del otro Estados Unidos de N. A., el gran propugnador de la planificación, quien durante el rescate de Europa con el plan Marshall, otorgaba la ayuda correspondiente, solo a quienes presentaban sus planes nacionales. Posteriormente en el año 1961, el presidente John F. Kennedy, con la creación de la Alianza para el Progreso, proyecto una inversión de 20 mil millones de USD, en un lapso de cuatro años, este programa contemplaba la ayuda en los campos económico (limitación de la inflación, mejora de la balanza de pagos, etc.),

política (defendiendo la formación de sistemas democráticos, bajo el principio de la autodeterminación de los pueblos) y social (educación, sanidad, vivienda, etc.). Inicialmente dentro de la OEA, el Consejo Interamericano Económico y Social (CIES), era el encargado de coordinar la ayuda financiera, revisión de los planes y proyectos de la Alianza remitidos por los países. El citado programa fracasó como consecuencia del asesinato del presidente Kennedy cuyos sucesores limitaron la ayuda financiera y distorsionaron los fines del mismo. De otro lado el Banco Mundial, firme creyente de la planificación, exigió planes como condición para sus créditos, dedicándose además a capacitar y editar manuales en las técnicas de planificación.

A nivel nacional, el Instituto Nacional de Planificación (INP), nace con la Ley 14220 del 19 de octubre de 1962, como consecuencia de la Alianza para el Progreso. El primer plan correspondió al gobierno del presidente Belaunde, para el periodo 67-70. Dicho plan no prosperó, pues fue bloqueado en su oportunidad por el Congreso de la República. Un segundo plan correspondió al periodo 71-75, durante la primera parte del gobierno militar, entrando luego el sistema, en un proceso de cuasi hibernación hasta el primer gobierno de Alan García, en que se emitió el plan 86-90, plan que fue relegado a partir del 87, consecuencia de la grave crisis económica generada.

Finalmente, cual Diógenes moderno, aparentemente se vislumbra una luz al final del túnel, con la dación del Decreto Legislativo N° 1088 del 27 de junio del 2008, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, estableciéndose la finalidad, estructura, objetivos y funciones. Dicha luz se vuelve difusa por lo complejo y enrevesado de la Ley en sí, donde la parte más importante, la técnica-profesional, ha sido relegada, hasta perderse de vista el objetivo fundamental que debe de tener todo proceso de planeamiento, especialmente si de planeamiento estratégico se trata.

A la fecha el CEPLAN ha estado dirigido por tres profesionales y en todo este tiempo ha publicado dos planes, hasta donde se tiene conocimiento, el primero de ellos denominado Plan Perú 2021 (Plan Estratégico de Desarrollo Nacional), cuya primera edición data de marzo del 2010 y consta de 208 páginas; la segunda publicación se denomina Plan Bicentenario (El Perú hacia el 2021), cuya primera edición está fechada en julio del 2011 y consta de 265 páginas. Lo paradójico de estas publicaciones es que la VISIÓN obtenida son 100 % iguales y por otro lado que la misma está expresada en términos de presente, lo que permite inferir que nos hallamos en el año 2021 y que hemos alcanzado los buenos deseos expresados

en la misma, buenos deseos, fruto de una tormenta de ideas, más que de un análisis completo de la problemática. Finalizo estos breves comentarios dejando sentado que geopolíticamente todo ente debe ser tratado como un ser vivo, quiere decir que tiene un proceso de desarrollo natural, es decir nace, crece, se desarrolla, evoluciona y muere si no es retroalimentado permanentemente para evitar el colapso. Así mismo, debe tenerse en cuenta que somos parte de un sistema mayor, por lo que nuestro análisis debe visar permanentemente la evolución mundial, no constriñéndose en exclusiva al ámbito regional y/o nacional.

A continuación de esta breve introducción, pasaremos a tratar lo relacionado específicamente con el planeamiento estratégico, entendiéndose este como el camino trazado y que debemos de seguir para alcanzar nuestro futuro, el cual no es otra cosa que la VISIÓN establecida como consecuencia del estudio prospectivo de las diferentes fuerzas impulsoras y sus variables, estudio que a su vez permite construir los diferentes posibles escenarios al horizonte establecido.

Dado que la política en su más simple acepción es "el qué hacer" y la estrategia "el cómo hacer", el planeamiento estratégico es el que nos llevara al futuro y la modernidad, el cual contiene una excepcional ventaja para la sociedad, no puede ser cambiado a capricho del gobernante de turno, ni tampoco permite que el candidato nos ilusione con cantos de sirena a los que nos tiene acostumbrados hasta alcanzar el poder, tampoco podrá caer en tentaciones que lo lleven a situaciones similares a las que hoy vivimos, gracias al circo mediático que se publicita para luego llegar a la situación de no existir delito ni falta punible. Lo único fuera de contexto que podrá hacer, tal como lo manifiesta el filósofo inglés Buffon es imponer su estilo, ya que según él: "el estilo es el hombre".

El planeamiento estratégico parte por el hecho necesario de analizar y establecer la situación actual, o sea dónde y cómo nos encontramos, luego es imprescindible fijar un horizonte, el cual no es otra cosa que el futuro posible que vamos a construir, hacia dónde nos dirigimos, para poder determinar con una apreciable certeza qué vamos a ser, cuando alcancemos tal fecha.

Después de mucho cavilar al respecto e independientemente de cualquier otra consideración, en mi concepto, dicho horizonte debe de encontrarse a 15 años del punto de partida, esto sobre todo en nuestro caso, porque encierra tres periodos de gobierno de un lado y, de otro, porque está en el límite de

encuentro entre la imaginación creadora y el avance tecnológico. Otra gran ventaja del planeamiento estratégico es que, al constituir este un proyecto nacional al horizonte establecido, hace innecesaria la presentación de los famosos planes de gobierno, los cuales mayoritariamente son extemporáneos, llenos de inexactitudes y de promesas imposibles de cumplir por lo irreales, amén de, incluir lemas publicitarios que tienen llegada pero no definen, es decir cuesta mucho comprender lo que pretenden sea su significado, si lo tuvieren y, finalmente son aburridos, tanto por su falta de conocimiento de la realidad del país como de su falta de creatividad.

Determinada la situación actual y establecido el horizonte procedemos a enumerar las fuerzas impulsoras a considerar, las cuales podrían variar en cada caso particular. Estas son aquellas del entorno tanto interno como externo, que ejercen influencia en el desarrollo del país y que pueden acelerar o retardar su desarrollo, permiten también establecer en función de los intereses comunes, sean estos iguales u opuestos, la distancia y/o posibilidad de algún tipo de conflicto.

A continuación enumeraremos las fuerzas impulsoras sin que el orden de las mismas establezca algún tipo de prioridad entre ellas ni, tampoco que las mismas sean limitantes en el proceso, ello depende del planificador. El objetivo es el de establecer los elementos que actúan e interactúan a fin de condicionar la situación y sus posibles resultados, identificando y evaluando sus características.

*Demografía.*- Deben definirse primero los conceptos relativos al tema, a fin de enumerar las variables pertinentes, su importancia estriba en que permite determinar la ocupación del territorio y el uso y empleo del mismo.

*Educación.*- Mayoritariamente se considera esta como una de las "n" variables a tratar en demografía, sin embargo, por revestir para el Perú un tema de vital importancia para el futuro del país, es que prefiero, personalmente, considerarla como una fuerza impulsora.

*Recursos naturales y medio ambiente.*- Se consideran los ingentes recursos que tiene el país y que deben de ser racionalmente explotados en armonía con el medio ambiente, recursos tales como: agricultura, agua, energía, pesca, fauna, flora, clima, humedales, ecología, medio ambiente, etc.

*Ciencia y tecnología.*- Debemos de considerar las variables relacionadas con: modificación genética, investigación y desarrollo, biotecnología, nanotecnología,

medicina homeopática e hiperbárica, perfil del genoma, otras tecnologías intermedias, desarrollo de drogas y terapias, internet, redes sociales, etc.

*Economía global, globalización y finanzas*.- Dinamismo y crecimiento, crisis y capacidad de recuperación, ciclos, influencia de la manipulación de los recursos económicos y financieros, monopolios y oligopolios.

*Gobernabilidad nacional e internacional*.- Gobernabilidad, cooperación internacional, agenda para la cooperación internacional, narcotráfico, terrorismo, tráfico de personas, contrabando, medios de prensa y su influencia, acciones sicológicas, manipulación de la información, etc.

*Conflictos futuros*.- Internos y externos, organismos internacionales y nacionales y su influencia, terrorismo transnacional, conflictos entre Estados, carteles, mafias, ONG's, etc.

Rol de las potencias de primer orden y cómo se relacionan con nosotros.

Situación de las potencias emergentes y su relación con nosotros.

Organismos internacionales: ONU, OEA, CIDH.

Otras organizaciones: ASEAN, organizaciones fundamentalistas, BRIC's, G-8, G-7, G-20, UNASUR, NAFTA, CAN, MERCOSUR, OPEP, Pacto Amazónico, Alianza del Pacífico, etc.

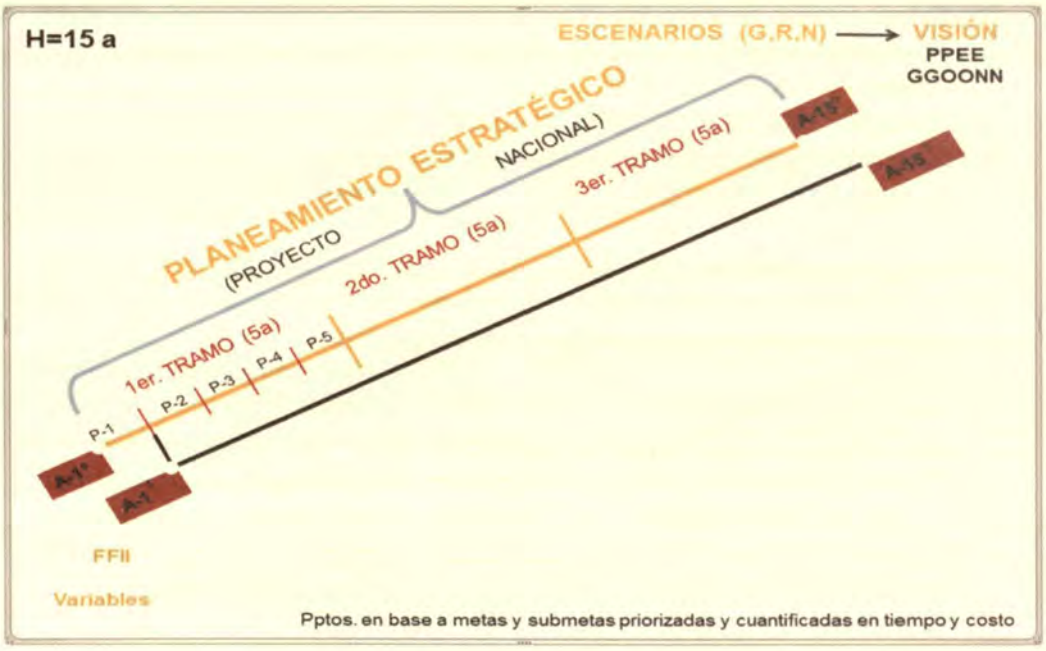
Inventario de los países de interés y sus relaciones con nosotros e interrelaciones.

Luego de la determinación de las fuerzas impulsoras debemos de establecer aquellos elementos-variables, que actúan dentro del campo de acción de cada una de ellas, teniendo en consideración que además dichas variables interactúan entre ellas. A continuación como ejemplo se expone el listado de las variables que actúan dentro de fuerza impulsora de demografía, sin que él sea limitante:

Explosión demográfica
Migración
Inmigración

Salud
Mortalidad Infantil
Trabajo
Vivienda
Energía
Transportes
Criminalidad
Ocupación territorial
Salubridad (agua y desagüe)
Infraestructura urbana (megalópolis, hacinamiento)
Alimentación
Sistemas previsionales
Patrones de envejecimiento de la población
Calentamiento global
Contaminación ambiental
Seguridad (Interna {seguridad ciudadana, seguridad industrial, Defensa Civil, OIT} y Externa {Defensa, Disuasión, Relaciones Exteriores})
Vertebración del país (Infraestructura de comunicaciones: terrestre, aérea y acuática "mares, ríos, lagos y lagunas")
Deporte
Cultura
Otros

Una vez establecidas y trabajadas prospectivamente las diferentes variables, se deben de enunciar las probables condiciones futuras del planeamiento al horizonte predeterminado, definiendo su valor dentro de los niveles Global, Regional y Nacional. En este punto debemos ser consecuentes con lo que deseamos obtener, ya que, teóricamente debería trabajarse tres matrices con relación a los escenarios: optimista, probable y pesimista, sin embargo, por consideraciones prácticas y de tiempo, es suficiente con trabajar la matriz probable. Los tres escenarios definidos nos permitirán a su vez visualizar el conjunto panorámico de los objetivos que se alcanzarán al desarrollarse el planeamiento estratégico, el cual será actualizado permanentemente como consecuencia de la perpetua supervisión de la acción planeada, lo que hará que el planeamiento siempre estará actualizado al año $15^1$, $15^2$, etc., quiere decir, que tendremos dicho planeamiento, el cual constituye el Proyecto Nacional, permanentemente desarrollado al horizonte establecido. La "VISIÓN" obtenida deberá estar expresada en términos de futuro, pues es lo que queremos ser al horizonte establecido.




Leyenda. –
H. – Horizonte establecido, 15 años
Escenarios. – Considerados: global, regional y nacional.
Visión. – La que es consecuencia de los escenarios probables, es decir lo que podría ser el mundo al alcanzarlos 15 años, configurara a su vez, lo que posiblemente sería el país en plazo similar, dentro de una concepción geopolítica, es decir como ente vivo.
PPEE. – Son las Políticas de Estado que se configurarán como consecuencia de la VISIÓN de país al horizonte establecido, trascienden en el tiempo, normalmente se requiere de varios gobiernos para alcanzarlas.

GGOONN. – Son los grandes objetivos nacionales a alcanzar.

Proyecto Nacional. – Es el planeamiento estratégico desarrollado al horizonte establecido, el cual en función a la supervisión planeada y a la dinámica de las variables consideradas para el desarrollo del mismo, se va actualizando permanentemente, teniéndose siempre un proyecto nacional actualizado a 15 años.

FFII. – Fuerzas impulsoras ya descritas y enumeradas.

Variables. – Ya definidas y enunciadas como ejemplo para la fuerza impulsora demografía.

Presupuestos. – Como consecuencia del horizonte establecido, para el Perú, este proyecto nacional cubriría tres gobiernos, lo cual permitiría que los planes quinquenales sean divididos cada uno de ellos en acciones a realizar anualmente, estas acciones se establecerían como metas y submetas priorizadas y cuantificadas en tiempo y costo, ejecutándose las acciones conexas a nivel nacional, regional o local según corresponda.

La figura anterior muestra el proceso a seguir.

Finalmente debemos señalar la necesidad de desarrollar y establecer los indicadores que permitan medir la ejecución del planeamiento, así como, el comportamiento de las diferentes variables a través del tiempo.

Como consecuencia de los muchos años dedicados a la docencia, especialmente en materias tales como: estrategia, planeamiento estratégico y geopolítica, además de la cantidad de artículos publicados, donde en adición he incursionado en la historia, me ha permitido desarrollar en el tiempo, con la contribución de los participantes a los diversos cursos de nivel de maestrías, un bosquejo relacionado con este tema, pudiendo probar como consecuencia una posible VISIÓN, así como la determinación de posibles: Grandes Objetivos Nacionales, Políticas de Estado y algunas consideraciones de orden geopolítico, amén de enunciar la nueva concepción geopolítica del país de acuerdo a mi criterio y conocimientos, de la cual soy enteramente responsable.

A continuación un ejemplo académico sucinto, consecuencia entre otros, de la práctica como catedrático, de la preparación profesional y del conocimiento de la realidad del país y de otras realidades. Este ejemplo ha sido actualizado del preparado alrededor del año 2000.

## EJEMPLO ACADÉMICO

Para efectos del presente artículo se presenta como ejemplo académico la determinación de la VISIÓN, las PPEE y los GGOONN, los cuales fueron desarrollados alrededor del año 2000 y que deberían de ser actualizados en función a la forma como hayan evolucionado las diferentes variables consideradas dentro de las respectivas fuerzas impulsoras.

## VISIÓN

El Perú será: "Una democracia estable, ordenada, organizada, formal y con autoridad, encaminado a convertirse en potencia de segundo orden con tendencia a país desarrollado, estrechando cada vez más los lazos establecidos como consecuencia de la alianza Estratégica con los Estados Unidos del Brasil.

El país se encontrará totalmente vertebrado, habiéndose desarrollado la más óptima red de comunicaciones multimodal, empleando: mar, ríos, lagos, carreteras, transporte aéreo y ferrocarriles.

Estratégicamente su concepción será la de "Disuasión Asimétrica".

Se habrán alcanzado muy altos niveles en lo relacionado con: Alimentación, desarrollo energético, salubridad, educación, vivienda, salud y recreación; especialmente en los tres primeros nombrados donde se habrá alcanzado el nivel de autosuficiencia con exportación de excedentes.

Existirá una relación fluida, interesada y confiable con los mercados de América del Norte, la Unión Europea y el bloque asiático.

Será el Estado sudamericano que con largueza ofrezca al mundo los mejores atractivos turísticos en forma integral.

Habrá desarrollado tecnologías de avanzada en el empleo de plantas medicinales, especialmente en lo relacionado con enfermedades tropicales, infectocontagiosas, y de medicina hiperbárica y homeopática.

Será líder en el procesamiento de tecnologías intermedias a ser empleadas por países en vías de desarrollo o poco desarrollados.

Mantendrá un balance apropiado de su población en función de las edades de producción, así como, de su índice de crecimiento demográfico y de los requerimientos de densidad poblacional, con el objeto de hacer viables y sostenibles los sistemas de seguridad social y los previsionales.

Dosificará y optimizará junto con Brasil el empleo del agua dulce (río Amazonas y su cuenca) a fin de paliar la escasez de la misma a nivel mundial, aprovechando tal situación en beneficio propio para incrementar el Bienestar General de su sociedad.

Apoyará e impulsará firmemente la creación del Estado continente sudamericano (CAN), basado en las premisas establecidas para la unión estratégica entre Perú y Brasil.

Las relaciones económicas comerciales entre Perú y Brasil, y con el resto de países sudamericanos y con los tres grandes bloques económicos del mundo serán establecidas bajo la modalidad de economías complementarias.

Habrá logrado desterrar el narcotráfico y minimizar la subversión (terrorismo interno), así como, la delincuencia y el crimen organizado.

Será uno de los principales aliados a nivel mundial en la lucha contra el terrorismo internacional.

El ordenamiento y estabilidad legal permitirán el incremento de la afluencia de inversores extranjeros en todos los campos.

Las condiciones de inversión serán atractivas que inducirán al montaje de fábricas para proveer de valor agregado a las materias primas.

## GRANDES OBJETIVOS NACIONALES

- Perú país bioceánico.
- Integración estratégica Perú-Brasil.
- Vertebración del país.
- Alcanzar la autosuficiencia alimentaria, energética y de salubridad.
- Establecer un balance proporcional entre desarrollo y seguridad, basado en una "estrategia de disuasión".
- Fijar el límite oeste del País (este será la milla 201 de los países espejo, íntima relación con el desarrollo alimentario marítimo y base de una política oceánica).
- Alcanzar el 100% de alfabetización, optimizar el nivel educativo comparable con el de sociedades desarrolladas y elevar el nivel cultural de la sociedad.
- Alcanzar el nivel de sociedad bilingüe internacional y nacional.

## POLITÍCAS DE ESTADO

- Alcanzar la condición de país bioceánico.
- Formalizar en todos los campos la más amplia integración estratégica con el Brasil a la brevedad posible.
- Desarrollar la vertebración del país, teniendo en consideración la condición multimodal de la misma, en función de costos de operación y tarifas competitivas para la exportación que coadyuven al desarrollo armónico del país y que permitan convertir al turismo tanto interno como del exterior en fuente de riqueza.

- Impulsar el desarrollo del país para alcanzar el nivel de país desarrollado, teniendo un balance proporcional con la seguridad que garantice el mismo y la no intervención de terceros en asuntos internos.
- Establecer el límite oeste que permita disputar el acceso a las riquezas de todo tipo encerradas en la alta mar, para lo cual se hace necesario entre otros, la firma y adhesión a la Convemar y al diseño, estructura y mantenimiento de una Armada de aguas azules que lo garantice.
- Impulsar la educación a los más altos niveles, a fin de desarrollar una fuerte capacidad en investigación y desarrollo, que nos permita establecer capacidades de exportación de conocimiento como tal o, como productos elaborados consecuencia de.
- Alcanzar el nivel de sociedad democrática en todos los estamentos.
- Desarrollar e impulsar el turismo en grado sumo, debe de convertirse en el corto plazo en uno de nuestros grandes ingresos.
- Convertirnos en una democracia confiable para la comunidad internacional.
- Invertir en "Investigación y desarrollo" a fin de convertirnos en el corto plazo en los mejores exportadores de tecnologías intermedias, necesarias por países en vías de desarrollo o no desarrollados.
- Desarrollo de tecnologías de avanzada en todo aquello relacionado con las capacidades preventivas y curativas de plantas y raíces propias de nuestro medio, haciendo hincapié en la medicina tradicional, hiperbárica o homeopática.
- Establecer un balance demográfico que permita disminuir los niveles de miseria y ocupar con éxito las áreas de baja densidad poblacional, consecuencia de un bien logrado plan de colonización.
- Establecimiento de correctos y adecuados sistemas de seguridad social y sistemas previsionales, privilegiando la condición de los miembros de la tercera edad.
- Destierro del narcotráfico.
- Minimización de la subversión.
- Convertirse en aliado principal en la lucha del terrorismo internacional y su eliminación.
- He dejado para el final el enunciado, en mi concepto, de lo que debe de ser una *"Política Marítima"*:

***"USUFRUCTUEMOS EL MAR"***

## CONSIDERACIONES DE ORDEN GEOPOLÍTICO

- El Perú es un país: Marítimo, Andino, Amazónico, Bioceánico y Antártico.

- Posee a nivel continente sudamericano en su mayoría, el eje de integración longitudinal: la Cordillera de los Andes (los Incas han demostrado fehacientemente que las cordilleras unen, no dividen) y en el eje transversal, compartido con el Brasil mayoritariamente, el río Amazonas desde sus nacientes, el cual a su vez contiene la quinta parte del agua dulce del planeta con excepción de la Antártida.
- Posee una posición geoestratégica privilegiada con relación al continente sudamericano y su proyección hacia el Asia.
- Está ubicado dentro del cuadrante sudamericano, donde no existe un hegemon con capacidad nuclear.
- El Perú es un país casi autárquico, lo mismo que el continente, lo cual le da de por sí, una especial condición con respecto a los demás países del hemisferio y del mundo.
- Es el único país del mundo que tiene dos afloramientos oceánicos al año, lo cual le da una preponderancia especial en lo referente a la pesca, tanto de consumo como industrial.
- De otro lado en los ríos de la Amazonía existe una capacidad pesquera similar o superior a la de la costa, debiendo simplemente establecerse las normas de explotación y comercialización; debido a su riqueza tanto en especies como en nuevos sabores. Políticas similares deberán de ser desarrolladas en el lago Titicaca y extensas lagunas.
- La conformación del eje Lima-Brasilia obligará por necesidad a la integración de Bolivia.
- La integración Perú-Brasil generará un mayor y mejor acercamiento entre EE.UU. y la Confederación, por la marcada dependencia y necesidad a futuro de agua dulce de EE.UU. y por otro lado la necesidad de conservar la biodiversidad existente en la Amazonía, sobre lo cual tiene especial interés.
- La unión estratégica Perú-Brasil hará desistir de sus intenciones a Chile.
- Posee a nivel continente las tres únicas bahías que pueden llegar a constituir el megapuerto sudamericano con las ventajas inherentes a ello, que lo convierte a su vez en el gran elemento regulador del tráfico marítimo continental, pues de una de dichas bahías se producirá todo el tráfico de cabotaje del continente.
- Será el nudo de distribución aerocomercial del continente, lo cual se vería potenciado al convertir al país en el centro turístico privilegiado de Sudamérica.

## NUEVA CONCEPCIÓN GEOPOLÍTICA DEL PERÚ

"El Perú es una isla bañada por dos océanos, el Pacífico y el mar Amazónico, el cual constituye el 60 % del territorio, anclado al continente por dos estribos,

uno al norte en la frontera con el Ecuador y, otro al sur en la frontera con Chile, donde los dos mares tienen características ecológicas muy similares, siendo el amazónico el más sensible. De otro lado el país se encuentra a caballo sobre la cordillera de los Andes, dominando el eje geopolítico longitudinal sudamericano que esta constituye, mirando el Pacífico y al Atlántico y poseyendo las nacientes y parte del río Amazonas, el eje transversal geopolítico sudamericano. Es un país: marítimo, andino, amazónico, bioceánico y antártico".

*Contralmirante José G. García Valdivieso*

## CONSIDERACIONES FINALES

Tanto el planeamiento en sus diferentes facetas, hasta alcanzar el nivel de estratégico, como la geopolítica, son dos herramientas para el desarrollo, que en su momento fueron consideradas perversas y como consecuencia vituperadas, por estimarse negativas en sus concepciones y fines, y atentatorias a las buenas relaciones entre países y al desarrollo armónico de los mismos y de las sociedades que los poblaban, sin embargo, el tiempo se encargó de demostrar lo contrario, ya que, el problema estaba en la forma cómo se empleaban las mismas y en cómo, los que las utilizaban, distorsionaban su empleo a fin de alcanzar objetivos preconcebidos, que requerían justificación para su realización.

Los Grandes Objetivos Nacionales, representan el cenit por excelencia al cual se desea llegar en un tiempo determinado, el horizonte del planeamiento, a su vez estos, pueden dividirse en más de una Política de Estado, las cuales no son otra cosa que: "lo que se debe hacer", para finalmente establecer la estrategia o el "cómo hacer", que nos lleve a la consecución de los mismos, para lo que se deberá desarrollar el camino a seguir, que no es otra cosa que el Planeamiento Estratégico.

Ahora bien, tanto los GGOONN, como las PPEE, demandan ciertas reglas a seguir en sus enunciados a fin que se cumpla con lo deseado. Primero, deben ser en número suficiente y su enunciado debe ser breve, concreto, específico, de fácil recordación y siempre relacionado o proyectado al futuro. Segundo, debe de ser reconocido a todo nivel como una necesidad para alcanzar el futuro deseado. Tercero, no debe de estar circunscrito al tiempo y su conocimiento es obligatorio por toda la sociedad, pues su logro es consecuencia de ello. Finalmente, para alcanzar su cometido, es necesario el poderlo dividir en metas y submetas, las que deben de ser cuantificadas en costo y tiempo a fin de priorizarlas para su ejecución.

El Perú, uno de los tantos países, alcanzará la mayoría de edad, al desarrollar el Planeamiento Estratégico que lo eleve al nivel de Estado-Nación, con todo lo que ello implica para su futuro.

La Historia, veleidosa dama a la cual debemos esforzarnos en conocer, nos hace ver la cantidad de errores cometidos desde nuestra Independencia y cómo tantos pueden deber tanto a tan pocos: civiles, ancianos, mujeres y niños, marinos y militares, quienes no dudaron en ofrendar sus vidas y su hacienda por defender la Patria alevemente atacada, destruida, saqueada, violada y postrada por más de un siglo. También nos hace conocer cómo tan pocos pudieron sacrificar a tantos en aras a su ineptitud, desconocimiento, impericia y deseos de lograr la gloria efímera y alcanzar la fortuna fácil, y a pesar de ello pululan libremente dentro de nuestra sociedad, como si nada hubiera pasado.

Uno de los postulados más interesantes acerca de la Historia, es la necesidad de "conocerla para evitar cometer los mismos errores", sin embargo, estamos más cerca de lo preconizado por Albert Einstein, una de las mentes más claras de nuestra época, quien pontifica que: "lo único que se sabe de la Historia, es que los pueblos no saben Historia".

Y realmente, cuánta razón le asiste, si presenciamos diariamente el espectáculo político, consecuencia de la ignorancia y la impericia, que cual circo se nos ofrece, donde cualquier cosa puede suceder, menos prepararnos para estar listos a la defensa de la Patria y de la sociedad y proyectarnos al futuro.

---

**Contralmirante José García Valdivieso.** Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Calificado en Comunicaciones, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Diplomado en el Naval War Collage, Newport, Rhode Island, USA, en Estrategia y Guerra Naval. Con amplia experiencia docente en la Escuela Naval del Perú, Escuela Nacional de Marina Mercante, Escuela de Calificación de Oficiales, Escuela Superior de Guerra Naval, Universidad de Ciencias Aplicadas (UPC. Colaborador de la revista institucional y de las de Marina, Escuela Superior de Guerra Naval y Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Email: jogava@speedy.com.pe
jogava@gmail.com

# *Los dos conflictos con los Estados Unidos en el siglo XIX en los que el Perú tuvo la razón*

MINISTRA ROSA GARIBALDI DE MENDOZA

## EL GUANO PERUANO: OBJETIVO DE LA POLÍTICA EXTERIOR ESTADOUNIDENSE

En la esfera de reclamos extranjeros, la más peligrosa de las amenazas involucró el intento de cuestionar la soberanía del Perú sobre sus depósitos de guano, fuente principal de ingresos para el Estado y, en consecuencia, de la estrategia de defensa hemisférica del presidente Ramón Castilla. Ello ocurrió en 1852, durante el gobierno de José Rufino Echenique, cuando el gobierno de Estados Unidos cuestionó la soberanía peruana sobre las islas de Lobos. Si bien el problema no se produjo durante el gobierno de Castilla, el servicio diplomático que Castilla había organizado y dejado en funciones fue el que asumió la defensa de los derechos del Perú.

Existen razones que, si bien no justifican, explican el proceder del gobierno norteamericano. A mediados del siglo XIX, el uso del guano peruano llegó a ser tan crucial para los granjeros y los dueños de plantaciones norteamericanas que la defensa de dicho comercio se convirtió en un objetivo de política exterior. El guano del Perú era de una calidad superior a cualquier otro: la falta de lluvia en la costa peruana hacía que se mantuviera intacto su alto porcentaje de nitrógeno, elemento clave en un fertilizante.

De 1845 a 1854 hubo una auténtica *guanomanía* en los estados del Sur Atlántico. El centro de demanda más fuerte se ubicó en las tierras agotadas por el

cultivo de tabaco de Delaware, Maryland y Virginia. En 1851, el negocio del guano peruano en Estados Unidos fue de tal importancia y volumen, que se convirtió en el tema central de las relaciones bilaterales. Las exportaciones peruanas a Estados Unidos ascendieron ese año a 1 836 440,50 dólares; de ese total, 1 722 195,00 dólares correspondieron al guano peruano. Surgieron presiones al Perú para obtener un cambio en el sistema de consignaciones, *aborrecido* por las entregas insuficientes e irregulares y por los altos precios del fertilizante: entre 45 y 60 dólares por tonelada[1].

En setiembre de 1850, el secretario de Estado Daniel Webster envió instrucciones categóricas a John Randolph Clay, ministro estadounidense en Lima: debía lograr una rebaja del *exorbitante precio del guano peruano;* era el deber del gobierno de Estados Unidos tratar de aliviar la situación impuesta por el sistema de consignatarios del Perú[2].

Los presidentes estadounidenses Fillmore, Pierce y Buchanan, y los secretarios de Estado Clayton, Webster, Everett y Marcy, se convirtieran en firmes defensores del comercio del guano, que llegó a ocupar un lugar preponderante en la historia del imperialismo estadounidense[3].

El secretario de Estado Daniel Webster, declaró en su primer mensaje anual al Congreso que era deber del gobierno estadounidense emplear todos los medios a su alcance para obtener la importación del guano peruano a un precio razonable, e instruyó a Clay en ese sentido[4]. Pero pronto Clay se convenció –y así se lo dijo a Webster– de que era prácticamente imposible cambiar el sistema de consignatarios, dados los poderosos intereses involucrados en el negocio. A idéntica conclusión llegó el secretario de Estado Webster a inicios de 1852[5].

## EL CUESTIONAMIENTO FORMULADO POR DANIEL WEBSTER

Con esos antecedentes, y estando en pleno auge la fe estadounidense en su *Destino Manifiesto*, no resultaba extraño que el secretario de Estado Daniel Webster afirmara el derecho de sus ciudadanos a explotar directamente los recursos de las islas de Lobos, basándose en el supuesto hecho de que habían pescado y cazado lobos de mar en ese lugar cincuenta años antes de que el gobierno peruano emitiera interdicción alguna. Webster no tomó en cuenta que formulaba su cuestionamiento después de que el gobierno británico había renunciado precisamente a toda controversia y reconocido la jurisdicción peruana.

No prestó atención a las informaciones que John Randolph Clay envió el 24 de junio de 1852, asentando, sin lugar a duda, la soberanía peruana sobre sus islas.

En junio de 1852, el encargado de negocios peruano en Washington, Juan Ignacio de Osma, se enteró de la amenaza que se cernía sobre los depósitos de guano en las islas de Lobos a través de avisos de dos compañías norteamericanas –R. W. Trundy, de Nueva York, y J. H. Cleney & Co., de Boston– publicados en periódicos de Nueva York y de Baltimore, que ofrecían contratar naves para cargar guano en las islas de Lobos y anunciaban que el gobierno de Estados Unidos había ordenado a su escuadra en el Pacífico proteger a las naves involucradas en ese negocio.

Alarmado, De Osma remitió de inmediato una nota a Webster denunciando el hecho y defendiendo la jurisdicción peruana. Como no obtuvo respuesta, solicitó y obtuvo, el 2 de julio, una audiencia con el presidente Millard Fillmore; y luego otra con el secretario de Estado. Quedó atónito cuando Webster le confirmó que, en efecto, Estados Unidos no reconocía el derecho exclusivo del Perú sobre las islas de Lobos, descubiertas –según sostenía– por un capitán llamado Benjamin Morrell, de la marina mercante norteamericana, y que, en consecuencia, brindarían protección a sus ciudadanos que se desplazaran a las islas para cargar guano. Agregó que si posteriormente el gobierno peruano probaba que las islas le pertenecían, el gobierno norteamericano pagaría el guano ya cargado. Webster no accedió al pedido de De Osma referido a que dicha afirmación fuera formulada por escrito[6].

## LA PROTESTA PERUANA

Con fecha 9 de agosto, De Osma presentó a Webster la protesta formal del gobierno peruano; calificó lo sucedido como una clara violación de la ley internacional y advirtió que el Perú preparaba su defensa armada. Citó múltiples pruebas de la jurisdicción peruana sobre las islas.

Durante el verano de 1852, De Osma dirigió tres notas a Webster. Sus esfuerzos fueron inútiles, pues no obtuvo respuesta. Con su salud deteriorada por la fiebre del heno, Webster se había refugiado en su casa de campo en Marshfield para escapar del intolerable calor de la capital estadounidense. En esas notas, De Osma esgrimió numerosos argumentos de peso. Las islas de Lobos pertenecían al Perú desde que se constituyera en Estado independiente, tal como antes habían

pertenecido a España, y era falso que hubieran sido descubiertas por el navegante británico Morrell. Todos los intentos del gobierno estadounidense por lograr un régimen más ventajoso para el comercio del guano peruano, así como las declaraciones oficiales sobre el tema, probaban que ni el predecesor de Webster –John Clayton–, ni tampoco el presidente Fillmore, habían tenido la menor duda sobre el derecho exclusivo del Perú. Los decretos peruanos del 21 de marzo y del 10 de mayo de 1842 constituían prueba de la jurisdicción peruana sobre las islas. De Osma dejó claramente sentada la determinación de su gobierno de recurrir a la fuerza para defender su soberanía, a pesar de la superioridad del poderío norteamericano. Y se quejó amargamente de que el silencio de Webster –su negativa a poner por escrito las pretensiones estadounidenses–, frustraban *todo* intento de diálogo[7].

## SOLIDARIDAD DE JOHN RANDOLPH CLAY

A su vez, John Randolph Clay se enteró en Lima, por boca del canciller Joaquín José de Osma –quien había sido informado por su hermano Juan Ignacio–, de la noticia más alarmante e increíble de toda su carrera: no eran mercaderes británicos los que amenazaban las islas de Lobos sino buques de ciudadanos estadounidenses envalentonados por las garantías extendidas por Webster. El canciller De Osma comunicó a Clay que el presidente José Rufino Echenique se negaba a creer que Estados Unidos, modelo para las instituciones democráticas peruanas, pudiera apoyar semejante intento de despojo. El asunto le pareció a Clay tan increíble que se apresuró a asegurarle a De Osma que seguramente se trataba de un malentendido. Más aún, Clay aseguró al canciller De Osma que él tenía la plena convicción de que el título del Perú sobre las islas de Lobos era perfecto, y que en esos términos ya se lo había comunicado al Departamento de Estado. Sin duda, el gobierno norteamericano respetaría los derechos del Perú una vez que tuviera en su poder las pruebas que el propio Clay se encargaría de remitir[8].

En cuanto salió de la entrevista, Clay puso manos a la obra. En oficio del 7 de agosto de 1852 informó a Webster sobre lo acontecido y, sobre todo, le reiteró enfáticamente que no había la menor duda respecto a la jurisdicción peruana sobre las islas de Lobos. Le recordó su oficio del 24 de junio de ese mismo año, en el que, sin estar enterado aún del conflicto surgido, ya calificaba de indiscutibles los derechos del Perú. Destacó la posesión que ejercía el Perú sobre las islas desde épocas inmemoriales, en particular por los incas. Citó a William Prescott para

probar que la utilización del guano de esas islas como abono para las tierras del imperio era parte integral de la política incaica.

Sin tapujos, Clay le expuso a Webster que no había otra solución que negociar, puesto que no era compatible con la dignidad y el honor de Estados Unidos intentar arrancar por la fuerza lo que no podía lograr con negociaciones. Sobre todo, Clay indicó a Webster que había una solución para el problema de las naves que ya habían zarpado hacia las islas: el canciller le había asegurado que podrían ser contratadas por su gobierno. Finalmente, Clay le informó que el gobierno peruano había nombrado al propio canciller, Joaquín José de Osma, como plenipotenciario para tratar el asunto en Washington; en su reemplazo, José Manuel Tirado asumiría la Cancillería.

Clay adjuntó a su oficio del 7 de agosto el memorándum que el canciller De Osma le había entregado y que, a juicio de Clay, contenía pruebas concluyentes de la jurisdicción peruana. El gobierno del Perú había expedido el decreto del 6 de setiembre de 1833, prohibiendo a las naves extranjeras la pesca en toda la costa y las islas del Perú, incluyendo las de Lobos. Cuando el encargado de negocios norteamericano Samuel Larned solicitó al gobierno reconsiderar dicho decreto, el pedido fue denegado por el canciller José María Corbacho, en nota del 13 de marzo de 1834. Antes, el 18 de noviembre de 1833, el Congreso peruano expidió por primera vez un Reglamento de Comercio –enviado a todo el cuerpo diplomático, incluido Larned–, cuyo artículo 20 señalaba que toda nave extranjera que llegara a las islas de Lobos sería confiscada, y nadie lo objetó. En decreto del 21 de marzo de 1842, el gobierno peruano prohibió el anclaje en las islas de Lobos. Y en 1846 el presidente Ramón Castilla contrató al ingeniero norteamericano Carter para hacer un levantamiento de planos de los depósitos de guano. Por último, por decreto del 8 de mayo de 1847, las islas de Lobos fueron colocadas bajo las subprefecturas peruanas más cercanas a la costa[9].

## PORMENORES DE UNA HISTORIA INVEROSÍMIL

Pronto se enteró Clay de que no había malentendido alguno. Los hechos se desencadenaron el 5 de junio de 1852, cuando el secretario de Estado Daniel Webster se dejó involucrar en la intriga tramada por Alfred G. Benson, un prominente comerciante neoyorquino que presidía un grupo de empresarios de Wall Street interesados en el pujante negocio del guano[10]. Con esa mira, Benson envió a James C. Jewett, capitán de la nave *Philomena*, en un viaje de inspección

a las islas de Lobos. Decidido a hacer fortuna con el negocio del guano, para lo cual necesitaba apoyo gubernamental, puso a Jewett al frente de la intriga. Aunque Benson era no sólo amigo personal de Webster sino que además este había sido su abogado, ambos estaban distanciados[11].

Con el pretexto de recabar información, el 2 de junio de 1852 Jewett dirigió a Webster una carta astutamente redactada, explicándole que *recientemente había regresado del Pacífico* donde hubiera podido *dirigirse a la isla de Lobos, adyacente a la costa de la América del Sur, para cargar guano* si hubiera sabido si esa materia podría o no ser *cogida legalmente por un ciudadano de los Estados Unidos* [...]. Agregó que *estaba informado que ningún Gobierno tiene un derecho legal a estas islas* pero había vacilado en apropiarse del guano porque *no deseaba violar ningún tratado que hubiera suscrito el Gobierno de mi propio país o cualquier disposición de la ley de naciones* [...][12].

Benson logró su objetivo. El secretario de Estado, Webster, le respondió a Jewett en carta cuyo proyecto fue aprobado por el presidente Fillmore con su rúbrica: *puede considerarse como deber de este gobierno proteger a los ciudadanos de los Estados Unidos que visitaran las islas para obtener guano.* Fundamentó su opinión en tres argumentos: las islas de Lobos estaban ubicadas a una distancia cinco o seis veces más lejanas del continente que el límite de tres millas territoriales reconocido por Estados Unidos y muchas otras naciones para ejercer dominio; el Departamento de Estado no tenía conocimiento de que tales islas hubieran sido descubiertas u ocupadas por España o por el Perú, o que el guano existente en las mismas hubiera sido explotado por alguien; y el marino norteamericano Benjamin Morrell, quien había visitado esas islas en setiembre de 1833, podría legalmente ser su descubridor[13].

Yendo más allá de lo solicitado por Jewett, Webster se comprometió a ordenar la protección de la fuerza naval estadounidense para dichas naves. E incluso empeoró la situación al escribir, en la carta a Jewett, una posdata de su puño y letra: *Es importante que esta carta no se dé a conocer públicamente por el momento*[14].

En realidad, las intenciones iniciales de Webster iban más allá. En el primer proyecto de carta, sometido a Fillmore, Webster planeaba la captura de las islas de Lobos por la fuerza, con el envío de una nave de guerra, *en base a su descubrimiento por uno de nuestros ciudadanos.* Pero abandonó rápidamente ese proyecto[15].

Presa de sueños fantásticos de riquezas ilimitadas, Benson reclutó cuanto barco pudo para su expedición a las islas de Lobos, con avisos en la prensa de Nueva York y Boston que aseguraban protección naval plena para la empresa; y firmó contratos para entregar el guano en el mercado estadounidense a 35 dólares la tonelada, 40 por ciento más bajo que el precio vigente en el mercado. Invirtieron en su empresa algunos de los más ricos amigos políticos del presidente Fillmore, así como numerosos empresarios de Wall Street. Benson y sus asociados alegaron después haber invertido un millón de dólares en la empresa[16].

Aunque Webster trató de que la carta a Jewett se mantuviera en reserva, pronto fue ampliamente conocida. A las indagaciones de comerciantes estadounidenses, en el curso de junio, respondió Webster que efectivamente las naves que fueran a coger guano a las islas de Lobos contarían con el apoyo de la marina de guerra estadounidense[17].

Resulta difícil aceptar la excusa sostenida por Webster: que fue engañado por Jewett. Lo máximo que puede decirse al respecto es que Jewett puso a disposición del secretario de Estado una información errada que Webster explotó para sus propios fines, comprometiendo inclusive algo que no le fue solicitado: la protección de la marina estadounidense. Creyó guardarse adecuadamente las espaldas con la rúbrica del presidente Fillmore en la respuesta a Jewett, sin imaginarse que posteriormente Fillmore negaría haber dado dicha aprobación alegando no tener recuerdo de ello. Resulta que el ejemplar del proyecto de la carta, con la rúbrica de Fillmore, se extravió; en 1855, tres años después de la muerte de Webster, apareció entre sus papeles, en su casa de campo, y fue devuelta al archivo del Departamento de Estado[18].

Webster estuvo dispuesto a adoptar cualquier medida que concediera a los agricultores norteamericanos un trato más ventajoso en la adquisición del guano; le era intolerable la política monopolista peruana. Además, él conocía bien las cualidades del guano peruano que utilizaba en su fundo en Marshfield.

La noticia de que Estados Unidos pretendía apoderarse de las islas de Lobos no sólo inquietó al gobierno peruano sino que produjo un estado de alarma entre la población, ya de por sí profundamente desconfiada de las grandes potencias. En ese estado de ánimo, el presidente Echenique solicitó al Consejo de Estado la autorización para comprar y armar naves, incrementar el ejército y contraer un préstamo para solventar los gastos requeridos para la defensa del país, lo que fue inmediatamente aprobado por el Congreso[19].

Para mediados de julio ya el presidente Fillmore se encontraba muy inquieto. Inicialmente había apoyado a Webster, pero pronto se dio cuenta de la equivocada ruta que este había seguido. Fillmore había revisado la documentación que la cancillería británica había sometido a su Parlamento, en la que quedaba claro que ese gobierno consideraba que las islas de Lobos pertenecían al Perú, y le aconsejó a Webster que hiciera lo mismo. Había leído, además, el oficio enviado por Clay el 24 de junio con los sólidos argumentos a favor de la jurisdicción peruana. Frente a los reparos de Fillmore, Webster insistió en que era el Perú el llamado a probar su jurisdicción; él no pondría objeción al reconocimiento de la jurisdicción peruana siempre que el Perú abriera las puertas al comercio del guano y cobrara precios razonables[20].

El desconcierto de Fillmore se convirtió en ira cuando la comprometedora carta de Webster a Jewett fue publicada en el *New York Herald,* el 11 de agosto, y reproducida en varios diarios del noreste. Provocó particular revuelo en la prensa la posdata de Webster, pues parecía comprometerlo en un negociado ya que, con la información adelantada como primicia, concedía a Jewett una gran ventaja sobre otros comerciantes. Fillmore llegó a pensar que sólo un milagro podía evitar un enfrentamiento bélico con el Perú[21]. El 12 de agosto, en nota editorial, el *New York Daily Times* exigió explicaciones a Webster. Había comprometido a su gobierno a proteger una especulación.

## UNA ACCIÓN CONTRADICTORIA Y UNA POLÍTICA OPORTUNISTA

El 16 de agosto, Jewett hizo llegar a Webster la alarmante noticia de la magnitud de su operación en las islas de Lobos. Su flota, de sesenta naves, iba liderada por la nave *Sarah Chase*, provista de *cuatro cañones de 9 libras, 40 mosquetes, 36 sables, mil balas para cañón, mil cartuchos de pólvora para cargar cañones, doce barriles de pólvora, mil cartuchos para mosquetes y una gran cantidad de balas y cuchillos*. A ello se agregaba una tripulación de cuarenta hombres con *armas ligeras y sables*[22]. Las instrucciones de Jewett a John O. Calebs, capitán de la nave *Sarah Chase*, anexas a la carta a Webster y reproducidas en *El Comercio,* de Lima, parecían las de un jefe militar en vísperas de invadir territorio enemigo. Debía apoderarse de los puntos de acceso a las islas y defenderlos con toda la fuerza disponible. En caso de encontrarse con una nave de la escuadra estadounidense, debía solicitar ayuda contra *toda interferencia extranjera,* mostrándole la copia de la carta del secretario de Estado Webster. La flota de Benson llegó a sumar 92 naves procedentes de puertos del noreste estadounidense y de Honolulu[23].

Webster optó por convencerse de que había sido engañado. En carta del mismo 21 de agosto se apresuró a informar a Jewett que se había *enterado*, en fecha posterior al envío de su carta del 5 de junio, de que *el Gobierno Peruano reclamaba jurisdicción sobre esas islas,* las cuales, según sus leyes, estaban cerradas al comercio de naves extranjeras. Por ello le advertía a Jewett que cualquier enfrentamiento con las autoridades peruanas *constituiría un acto de guerra privada, que nunca podría recibir el apoyo de este gobierno.* Además le increpó a Jewett que *algunas de las afirmaciones contenidas en su carta del 2 de junio tuvieron como meta engañarnos* [...]. A pedido de Fillmore, Webster dispuso que el nuevo secretario de Marina, John P. Kennedy, enviara órdenes al comodoro Macauley, jefe de la escuadra en el Pacífico, señalándole que *se abstuviera de ayudar a cualquier ciudadano de los Estados Unidos que se niegue a obedecer las leyes del Perú*[24].

Siempre en ese fatídico 21 de agosto, en actitud totalmente contraria a la expresada en su carta a Jewett, Webster le dirigió a Juan Ignacio de Osma la primera nota de respuesta a aquellas enviadas el 25 de junio, el 3 de julio y el 9 de agosto. En dicha nota quedó claro que Webster no estaba aún dispuesto a reconocer la soberanía peruana sobre las islas. En un intento desesperado, trató de desvirtuar las afirmaciones de De Osma y de destacar sus propios argumentos: aunque los estadounidenses cazaron lobos de mar en las islas desde 1793, no hubo protesta alguna del gobierno peruano hasta los decretos de 1833, cuestionados por el encargado de negocios Larned, sin que hubiera refutación del gobierno peruano; el gobierno británico reconoció el derecho del Perú porque no tuvo base jurídica para sustentar el derecho de sus propios ciudadanos; Estados Unidos no protestó contra los decretos peruanos del 21 de marzo y del 10 de mayo de 1842 porque no los conoció hasta que aparecieron en los documentos parlamentarios británicos, el 14 de mayo de 1852; no era defendible el argumento de que, por estar cerca de la provincia de Saña, las islas necesariamente estaban incluidas en los límites de esa provincia; no era aplicable la ley de proximidad pues, según el derecho internacional, la jurisdicción de cualquier nación se extendía hasta una distancia del tiro de un cañón, o sea tres millas marítimas de la costa.

En su exposición constituyó punto clave la acusación de que el gobierno peruano, con su silencio, había aceptado la protesta formulada por el encargado de negocios estadounidense Samuel Larned al decreto de 1833. Concluía Webster afirmando que la cuestión en debate era si, estando las islas de Lobos situadas tan lejos de la costa que era inaplicable la ley de proximidad, podía el gobierno peruano ejercer actos tan inequívocos de soberanía y dominio que le concedieran

un derecho de exclusiva posesión, *aun contra aquél de Estados Unidos y sus ciudadanos*.

Sin embargo, Webster cumplió con informarle a De Osma que el presidente Fillmore había suspendido las órdenes enviadas al comandante de las fuerzas navales en el Pacífico, mientras estudiaba todas las pruebas que el Perú pudiera suministrarle[25]. Agotado y enfermo, Webster dejó su cargo el 2 de setiembre. Otro tendría que reparar el enredo que él había dejado.

## LA DEFENSA DE JOAQUÍN JOSÉ DE OSMA

Enterado de la marcha atrás que había dado el Departamento de Estado, y de que ya no había necesidad de hacer concesiones, Joaquín José de Osma llegó a Washington el 21 de setiembre; presentó sus credenciales e inmediatamente se fue a Nueva York. Sabía que era el gobierno estadounidense el llamado a extraerse del aprieto en el que Webster lo había colocado. Una semana después, y a pedido del presidente Fillmore, Charles M. Conrad, ministro de Guerra, encargado interinamente del Departamento de Estado, lo convocó a Washington. Las negociaciones de Joaquín José de Osma con el Departamento de Estado fueron arduas y complejas. De Osma insistió con el canciller Tirado en que:

> *[...] de ningún modo es conveniente acceder a fletar los mencionados buques por cuenta del Gobierno antes de que se haya recibido del de los Estados Unidos una declaración terminante de que reconoce nuestros derechos*[26].

La nota que Joaquín José de Osma envió al Departamento de Estado el 7 de octubre, en respuesta a la enviada por Webster a su hermano el 21 de agosto, evadió completamente el tema que obsesionaba a Conrad: cómo solucionar el angustioso problema de las naves que se dirigían a las islas. Comentó tan sólo que él esperaba que las instrucciones enviadas a la escuadra para no prestar protección a las naves llegaran a tiempo para impedir un choque armado.

A continuación, De Osma formuló una refutación devastadora a las afirmaciones de Webster. No era cierto que el Perú ejerciera soberanía por la proximidad de las islas a su costa; la ejercía basado en el descubrimiento, la posesión permanente y su presencia ininterrumpida en ese territorio. No era cierto que las hubiera descubierto el capitán Morrell; España había prohibido que anclaran naves allí desde 1540, y las había incluido en los tratados que firmara desde inicios del siglo XVII. Con base en el principio del *uti possidetis*,

las repúblicas hispanoamericanos se establecieron en las divisiones territoriales, políticas o administrativas creadas por España; la república del Perú se constituyó sobre parte del territorio del virreinato del Perú que incluía las islas de Lobos.

Luego pasó De Osma a enumerar los numerosos actos de soberanía ejercidos por el Perú, que ninguna nación había cuestionado hasta que el alto valor del guano como fertilizante despertara la codicia de los especuladores.

Como desmentido categórico al argumento de que el pedido de reconsideración del encargado de negocios estadounidense Samuel Larned al decreto del 6 de setiembre de 1833 –que prohibía a naves extranjeras pescar en sus costas e islas– no había sido denegado, De Osma presentó una copia de la nota del canciller José María Corbacho, fechada el 13 de marzo de 1834, rehusándolo. Pero no sólo eso: el Reglamento de Comercio (18 de noviembre de 1833), en el que el gobierno del Perú definía los lugares a los que podían acceder las naves extranjeras y los que estaban prohibidos –incluidas las islas de Lobos–, había sido elogiado por Larned por las facilidades acordadas al comercio, hecho que constituía un reconocimiento tácito de jurisdicción.

De Osma refutó la afirmación de Webster referida a que el gobierno de Estados Unidos desconocía los decretos del 21 de marzo y del 10 de mayo de 1842, que exigían que toda nave extranjera obtuviera licencia del gobierno para la exportación del guano, y sólo de las islas de Chincha. Los encargados de negocios estadounidenses –tanto Samuel Larned como James C. Pickett– tenían que haberse enterado de su existencia, puesto que fueron publicados en el *Registro de Leyes* y en otros textos. Era evidente dicho conocimiento, ya que en 1850 el secretario de Estado John Clayton efectuó denodados esfuerzos con el encargado de negocios Juan Ignacio de Osma, como antes había hecho con el ministro José Manuel Tirado, para inducir al gobierno peruano a abolir las restricciones de 1842. Explicó De Osma que Clayton fue mucho más allá: logró que Tirado insertara, en el proyecto de tratado de comercio, un artículo que estipulaba la igualdad en el trato a ciudadanos y naves norteamericanas con lo suscrito con otras naciones, en el caso de que el guano llegara a ser vendido directamente en las islas. A ello se agregó que el presidente Fillmore, en su mensaje al Congreso en 1850, abogó por la eliminación de las restricciones sobre el comercio del guano, en clara alusión a los decretos de 1842. Joaquín José de Osma concluyó su alegato demoledor advirtiendo que si el gobierno de Estados Unidos no impedía el desplazamiento de las naves norteamericanas a las islas de Lobos, estas quedarían sujetas a las penalidades fijadas por las leyes peruanas[27].

## LA DEFENSA DE JOSÉ MANUEL TIRADO

En Lima, en nota del 23 de octubre, el canciller José Manuel Tirado le dio el tiro de gracia a la pretensión estadounidense, con versación jurídica y profundo conocimiento de los hechos históricos.

Tirado demostró que la posesión peruana de las islas de Lobos se remontaba a la época del imperio incaico, título de posesión asumido por España por el derecho de conquista, y recaído por derecho de sucesión a la nación peruana en el momento de la independencia. Tanto la legislación española como la peruana habían consagrado ese derecho. Reiteró a Clay la única solución que aceptaba el gobierno peruano para las naves que llegaran a las islas: ser contratadas para cargar guano en las islas de Chincha, por cuenta de los consignatarios del gobierno en el extranjero.

## LA DEFENSA DE JOHN RANDOLPH CLAY

En la nota de respuesta a Tirado, Clay le anunció que:

> *El suscrito [...] después de una escrupulosa y cuidadosa investigación....se siente obligado a reconocer que, en su opinión, el derecho de la República del Perú a la soberanía y posesión de las islas de Lobos de Afuera y de Tierra, es perfecta e incuestionable*[28].

A la vez que le remitió la impactante nota de Tirado, así como la voluminosa documentación anexa, incluyendo copia de numerosos documentos que se remontaban hasta la época de la colonia, Clay formuló una súplica al secretario de Estado Webster para que reconsiderara su equivocada actuación. Uno tras uno, Clay aclaró los errores en los que Webster había basado su actuación. Una tras otra, hizo un recuento de todas las pruebas, tanto históricas como de índole jurídica, que el Perú tenía para fundamentar su exclusiva jurisdicción, y formuló una dramática pregunta:

> *¿En oposición a estas numerosas pruebas, qué tienen, como prueba, los Estados Unidos? La visita del capitán Morrell a esas islas y el desplazamiento nada regular de naves balleneras y de caza de lobos durante algunos años, sin ser impedidos por España o el Perú. Fue precisamente en esas épocas que tanto España como el Perú estuvieron involucrados en guerras externas o disturbios internos en que ninguno de los dos pudo prestar atención a sus intereses comerciales o de otra índole...* "[29]

## CAMPAÑA DE PRENSA

Entre tanto, la carta de Webster al mercader neoyorquino, publicada en el *New York Herald* el 11 de agosto, y reproducida en *El Comercio* el 16 de setiembre, trajo como resultado una serie de artículos de una violencia irrestricta contra Estados Unidos. Las protestas populares se extendieron a Santiago de Chile[30].

Aunque lo determinante para el cambio de actitud del gobierno norteamericano fue la firme resistencia de la diplomacia peruana, también tuvieron efecto disuasivo las encendidas críticas de la prensa no sólo doméstica sino también extranjera, tales como las del diario londinense *The Times* y las del *New York Herald.*

## EL ERROR DE UN GRAN ESTADISTA

En Lima, John Randolph Clay se preguntaba cómo un hombre de tan extraordinario talento podía cometer semejante *craso error*[31].

En carta al presidente Fillmore, el propio Webster reconoció que el asunto de las islas de Lobos constituyó su peor error durante sus dos periodos como Secretario de Estado. Hidalgamente, aceptó plena responsabilidad por su equivocada política y expresó a Fillmore su pesar por haber faltado a la confianza depositada en él[32].

Más aún, la acusación de estar supuestamente comprometido en un negociado del guano con Benson, publicada en el *New York Evening Post* el 24 de setiembre de 1852, lo hirió profundamente. El *New York Evening Post* nunca publicó un desmentido y se limitó a descontinuar la campaña difamatoria. Fue sólo después de la muerte de Webster que el *New York Daily Times* pudo divulgar todas las artimañas del asunto[33].

## RECONOCIMIENTO DE LA JURISDICCIÓN DEL PERÚ POR ESTADOS UNIDOS

Cuando el nuevo secretario de Estado Edward Everett le comunicó a De Osma que tenía órdenes de Fillmore de dirigirle una nota relativa al compromiso del gobierno peruano de fletar las naves estadounidenses con miras a que, en nota

de respuesta, se oficializara ese compromiso. De Osma, de inmediato, aclaró la situación:

> *[...] sería más honroso para ambos gobiernos que [el departamento de Estado] le pasara su nota reconociendo los derechos del Perú simplemente sin hacer alusión al flete de los buques que le había ofrecido y que, al acusarle recibo, le haría yo ese ofrecimiento como un acto espontáneo de parte del gobierno del Perú pues no lo podía hacer si aparecía como una condición que se me exigía*[34].

Consultado, Fillmore aceptó; por lo que Everett dirigió finalmente a De Osma la nota del 16 de noviembre de 1852, en la que declaró:

> *[...] el presidente, después de haber prestado a los argumentos y hechos expuestos en la nota del Sr. de Osma, de 7 de octubre, la atención a la cual tan justamente tenían derecho, y habiendo pesado cuidadosamente la información contenida en las comunicaciones del encargado de negocios de los Estados Unidos en Lima y en las notas adjuntas de su excelencia el ministro peruano de Relaciones Exteriores, ha eliminado toda duda de su mente en cuanto al título del Perú sobre las islas de Lobos. Ya no percibe razón alguna para cuestionar su soberanía legal sobre esas islas y formula este reconocimiento con la mayor disposición, como consecuencia de la inintencional injusticia hecha al Perú debido a una transitoria carencia de información en cuanto a los hechos del caso.*
>
> *De conformidad con ello, el suscrito ha recibido órdenes del presidente de retirar, sin reservas, todas las objeciones adoptadas por el último Secretario de Estado en sus comunicaciones con el Sr. Juan Ignacio de Osma a la soberanía del Perú sobre las islas de Lobos y otras islas en la costa del Perú y en su posesión y a asegurar al Sr. de Osma para que sea puesto en conocimiento de su gobierno que no se otorgará ninguna protección o apoyo por los Estados Unidos a cualquier procedimiento por parte de sus ciudadanos que no fuese consistente con el reconocimiento*[35].

En su mensaje anual al Congreso, Fillmore declaró que el daño que inintencionalmente se le había hecho al Perú, debido a una *insuficiencia de información*, sería corregido con el reconocimiento sin reservas de su soberanía[36].

A la vez que el gobierno de Estados Unidos, finalmente, reconoció la jurisdicción exclusiva del Perú sobre las islas de Lobos, el gobierno del Perú

adoptó la única solución que le era aceptable: fletó las naves que hubieran zarpado de Estados Unidos entre el 5 de junio y el 25 de agosto, a precio ampliamente compensatorio –20 dólares por tonelada de guano, 5 dólares más de lo que normalmente percibían– para cargar guano en las islas de Chincha y entregarlo a Felipe Barreda y Hermanos, de Baltimore y Nueva York, consignatarios del gobierno peruano para el negocio del guano en Estados Unidos, desde 1851. Los equipos para cargar el guano fueron comprados por el gobierno peruano[37].

## CLAY: UN APOYO EXTRAORDINARIO

En frenético esfuerzo contra el tiempo, y a pedido del canciller Tirado, Clay redactó y distribuyó cincuenta notificaciones impresas, firmadas por él el 1° de octubre de 1852, a los capitanes de las naves estadounidenses que iban llegando a las islas, advirtiéndoles que el gobierno de los Estados Unidos consideraría ilegal todo intento por ciudadanos estadounidenses o por sus naves de apropiarse del guano de las islas de Lobos, en las que el Perú ejercía exclusiva soberanía y a las que había enviado naves armadas y tropas para defenderlas. Instruía a los capitanes de las naves que se dirigieran al Callao para ser contratadas para el transporte del guano, por agentes del Gobierno peruano[38].

Cuando el comodoro Macauley pasó por el Callao fue retenido por Clay, quien le informó que en las islas lo esperaba una copia de las órdenes del Secretario de Marina. Insistió Clay en la urgencia de tener permanentemente una nave de guerra en la zona hasta que pasara todo peligro de choque. Reiteró el mismo pedido al nuevo jefe de la escuadra del Pacífico. Comodoro Bladen Dulaney[39]. Y con fecha 16 de diciembre, Clay hizo llegar a las naves que seguían llegando a las islas de Lobos, un impreso categórico con órdenes precisas, en su condición de ministro de Estados Unidos en el Perú: notificando de ... a*bstenerse de tomar Guano de esas Islas ...sino más bien de proceder con sus naves... al puerto del Callao,... donde* ***serán fletadas,... por los Agentes del Gobierno Peruano****, para transportar Guano por su cuenta* ***de las islas de Chincha****, de conformidad con el acuerdo concertado entre los dos Gobiernos*[40].

Clay recibió un efusivo reconocimiento por su extraordinario desempeño, tanto de su gobierno como del gobierno del Perú. El resultado inmediato fue el ascenso de Clay a ministro plenipotenciario[41].

## PREÁMBULO DE UNA HISTORIA DRAMÁTICA

Cuando las fuerzas rebeldes del general Manuel Ignacio Vivanco se apoderaron de las islas de Chincha, durante los conflictos internos de 1856 a 1858, con el apoyo de tres naves de la escuadra peruana, surgió otra vez una nueva y seria amenaza a la jurisdicción peruana sobre las islas de Lobos. La ocasión era propicia para que extranjeros se involucraran en el lucrativo comercio del guano con las autoridades insurgentes.

Para entonces, el prestigio de Ramón Castilla en el exterior era tal que, el 31 de enero de 1857, un editorial del influyente diario estadounidense *New York Daily Times* contuvo un elogio extraordinario a Castilla y una severa crítica a la revolución de Manuel Ignacio Vivanco.

## LA EXPORTACIÓN ILEGAL DEL GUANO

Como Castilla sabía que existía el peligro de que Vivanco se apropiara de las islas guaneras, el 4 de diciembre de 1856, poco después de que se iniciara la revolución de Vivanco en Arequipa, expidió un decreto que declaró nula e inválida toda transacción hecha con el partido revolucionario que afectara los derechos de aduana en Arica: calificó como acto delictivo toda exportación de guano de las islas que se basara en alguna licencia expedida por Vivanco[42].

Aunque con fecha 2 de abril de 1857 el gobierno central decretó que el guano exportado de las islas de Chincha o de cualquier otro depósito por las fuerzas rebeldes, o en virtud de contratos celebrados con ellos o sus agentes, sería decomisado como propiedad nacional robada y las partes culpables enjuiciadas, dicha interdicción fue ignorada y continuó el saqueo. Tampoco tuvieron resultado los esfuerzos de los funcionarios diplomáticos peruanos en el exterior para dar a conocer la ilegalidad del comercio y la condena a la que quedaban expuestos los infractores[43]. El peligro que enfrentaba el Estado era grave: en 1857, los ingresos totales por todo concepto ascendían a 18 656 246 dólares, de los cuales más de 15 millones provenían de la venta del guano[44].

En enero de 1858 los hechos se precipitaron. Vivanco nombró un gobernador en las islas de Chincha, hizo pública su determinación de vender guano en las islas y autorizó al almirante Valle Riestra a suscribir contratos para

su venta en el mercado estadounidense. Si bien el *Tumbes* y el *Loa* retornaron al gobierno central, en poder de Vivanco permaneció el *Apurímac,* comandado por el general Rivas, quien actuaba como administrador y colector de aduanas en cualquier puerto donde atracara su nave, aunque finalmente se estableció en Iquique[45].

## EL RECLAMO ESTADOUNIDENSE POR LAS NAVES *LIZZIE THOMPSON* Y *GEORGIANA*

El 24 de enero de 1858, la nave de guerra *Tumbes* capturó dos naves mientras cargaban guano en el Pabellón de Pica y en el Pabellón de Lobos, de las islas de Lobos, con una licencia otorgada por las autoridades ilegales de Vivanco en Iquique. La *Lizzie Thompson* había sido contratada por Frederick Freraut, comerciante y cónsul francés en Iquique; la *Georgiana,* por la firma Laquellec & Bordes de Valparaíso. Los capitanes norteamericanos Wilson y Reynolds fueron llevados prisioneros al Callao y, luego, soltados bajo fianza. En cuanto a las naves, las cortes peruanas ordenaron su decomiso; no solamente se había comprado el guano ilegalmente sino que se había violado el principio de neutralidad al aportar ayuda a los rebeldes con la compra del cargamento[46].

Cuando Clay exigió que los capitanes de las naves norteamericanas fueran liberados y denunció al capitán de la nave *Tumbes,* el canciller Manuel Ortiz de Zevallos replicó que el arresto y encarcelamiento de los capitanes, y la captura y confiscación de las naves se habían producido porque estaban involucrados en el contrabando de guano, violando las leyes fiscales y los reglamentos del comercio que prohibían no sólo el comercio ilegal sino, inclusive, que naves extranjeras fueran a puertos, lugares de anclaje o se acercaran a los depósitos de guano sin una licencia especial otorgada por el gobierno; al contravenir estas disposiciones, quedaban sujetas a las penalidades correspondientes[47].

## DOS ARGUMENTOS LEGALES SE ENFRENTAN

La posición adoptada por Clay desde un inicio coincidió plenamente con las instrucciones que le dirigió el secretario de Estado Lewis Cass: las condiciones de guerra civil en el Perú conferían a los gobernantes *de facto* el derecho a gobernar aquellas porciones del país que pudieran doblegar y poseer. Se trataba

de una lucha doméstica, en la cual las naciones extranjeras no tenían derecho a intervenir[48]. Insistió en que, según la doctrina moderna del Derecho de Gentes, las dos partes contendientes ocupaban entre sí –y con las otras naciones–, la posición de beligerantes, lo cual *comunica a los individuos de las naciones amigas, los derechos de neutralidad lo mismo que una guerra pública perfecta*[49].

Profundamente irritado por la tajante censura de Clay al gobierno peruano en el caso de las dos naves, el canciller Manuel Ortiz de Zevallos decidió trasladar el manejo del asunto a la legación peruana en Washington. Así fue que, el 27 de marzo, el ministro Juan Ignacio de Osma dirigió una nota a Cass, dejando claramente sentado que los depósitos en las islas de Lobos eran propiedad de la nación peruana. De Osma agregó que la Convención Nacional había expedido y publicado, el 2 de abril de 1857, un decreto que establecía claramente que todo guano exportado del Perú sobre la base de contratos con grupos rebeldes, estaría sujeto a ser reclamado como propiedad nacional robada y los culpables a ser enjuiciados[50].

La censura a Clay no llegó al extremo de pedir su relevo pues la relación de Clay con Ramón Castilla era compleja, con acercamientos y enfrentamientos. Pero persistía, a pesar de todo, el caudal de agradecimiento al diplomático norteamericano que en 1852, en la hora más crítica, defendió la soberanía del Perú sobre las islas de Lobos.

En Washington, la controversia sobre las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana* alcanzó un ritmo acelerado. El secretario de Estado Cass recurrió a la opinión versada del fiscal general Jeremiah Black, gran amigo del presidente James Buchanan, llamado a ser su siguiente secretario de Estado. El 22 de mayo de 1858, Cass remitió a Juan Ignacio de Osma el dictamen de Black, en el que afirmaba que los capitanes de las naves capturadas habían tratado legalmente con un gobierno *de facto*, estatus jurídico que no requería del reconocimiento previo de guerra civil por parte de Estados Unidos. El gobierno de Castilla había capturado naves que estaban en territorio bajo el control de otro gobierno, y por esta razón tenía la obligación de indemnizar a los dueños de las naves por los actos de captura y decomiso. Un gobierno *de facto*, fuese o no oficialmente reconocido, no solamente tenía pleno control del comercio que se realizaba en el territorio bajo su dominio, sino también la autoridad absoluta para disponer de cualquier propiedad, aunque ello fuera contrario a lo dispuesto por el gobierno central[51]. Los capitanes de las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana* no habían cometido infracción alguna puesto que, habían obedecido las leyes establecidas en el lugar y obrado basándose en licencias otorgadas por las autoridades oficiales[52].

Juan Ignacio de Osma respondió a Cass el 4 de agosto. Sostuvo lo contrario, respaldado por el dictamen –igualmente versado– de Reverdy Johnson, ex fiscal general, destacado abogado constitucionalista de Maryland y ex senador con gran influencia en los medios gubernamentales. Reproduciendo lo señalado por Johnson en su dictamen, De Osma afirmó que para que un grupo de personas –Vivanco y sus partidarios– tuvieran el estatus legal de gobierno *de facto* sí era indispensable –y en ello estribaba el fundamento de la posición peruana– que el gobierno de Estados Unidos hubiera primero reconocido el estado de guerra civil en el Perú y declarado su neutralidad, antes de que sus ciudadanos pudieran hacer uso, en territorio peruano, del derecho de neutrales. Careciendo de reconocimiento oficial, el grupo rebelde de Vivanco no tenía derecho a ser considerado un gobierno *de facto*; era meramente una facción que luchaba para apropiarse del poder y que había cometido un acto sancionado por la ley internacional. No habiendo el gobierno de Estados Unidos reconocido la autoridad de Vivanco, sino más bien habiendo mantenido sus relaciones con el gobierno central del Perú, los derechos y las obligaciones de ambos gobiernos permanecían sin alteración. Por lo tanto, los ciudadanos estadounidenses no tenían derecho a adquirir licencias, extendidas por los partidarios de Vivanco, para apropiarse de la propiedad del gobierno peruano.

En lo que constituyó la parte más pertinente y aguda de su alegato, De Osma afirmó que el gobierno de Estados Unidos, con parte de su territorio en abierta rebelión, debería ser el menos indicado para sancionar una conducta que pudiera, posteriormente, serle tan dañina. El gobierno de Estados Unidos debía mostrar más bien, con su propio ejemplo, que mientras que se protegía a sí mismo de principios inadmisibles y peligrosos, evitaba escrupulosamente la imposición de similares principios en su relación con las otras naciones del mundo.

Fortaleció la posición peruana el hecho de que el gobierno de Francia, al igual que el de Chile reconocieron la justicia de la causa del gobierno de Castilla. Conjuntamente con el *Lizzie Thompson* y el *Georgiana* fueron capturadas varias naves chilenas en similares circunstancias, sin que Chile protestara. Así mismo, el gobierno francés le negó apoyo al cónsul francés en Iquique, quien había fletado a la *Lizzie Thompson*: el encargado de negocios de Francia en Lima señaló que, habiéndose involucrado la nave en un negocio ilegal, tenía que sufrir las consecuencias[53].

Semejantes hechos no parecieron influir en el ánimo del Secretario de Estado Cass, puesto que el 29 de setiembre de 1858 comunicó a Clay que los procedimientos empleados por el Perú en relación con las naves confiscadas

parecían no los de un gobierno legítimo sino más bien la empresa de piratas contra la propiedad de una nación amiga[54]. Juan Ignacio de Osma nunca recibió respuesta de Cass al trascendental alegato jurídico contenido en su nota del 4 de agosto. En vísperas de que De Osma partiera para su nuevo cargo de ministro en Londres, Cass se limitó a hacerle llegar copia del oficio enviado a Clay sobre la materia. De Osma no se privó de un último comentario: el gobierno del Perú estaba listo para someter el asunto de las dos naves capturadas al arbitraje de una potencia extranjera seleccionada por el presidente de Estados Unidos[55].

Mientras tanto, en Lima, fue motivo de fuerte disgusto para Clay la noticia de que el gobierno peruano había dispuesto, por orden del juez de confiscaciones, la venta de las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana*, en remate en la Aduana del Callao, el 6 de noviembre, ignorando el reclamo que él había presentado, ascendente a 155 714,65 dólares. Quedó convencido de que la compra había sido efectuada por cuenta del gobierno peruano. La circular que el canciller Ortiz de Zevallos remitió a todos los jefes de misión, recordándoles que debían abstenerse de interponer reclamos diplomáticos antes de que se emitiera decisión judicial sobre estos, sirvió para caldear aún más el ánimo de Clay[56].

En junio de 1859, Cipriano Coronel Zegarra, sucesor de Juan Ignacio de Osma en Washington, reiteró la propuesta peruana de arbitraje de una potencia extranjera. A puño y letra, al margen de la nota de Coronel Zegarra, Cass anotó que el asunto ya se había decidido: el presidente James Buchanan había rechazado el arbitraje y puesto la decisión en conocimiento de Clay, quien nuevamente había asumido el manejo de la negociación[57].

## EN CAMINO A UN ROMPIMIENTO

A partir del momento en que la negociación regresó a Lima y Clay recibió instrucciones de exigir el pago inmediato de la indemnización reclamada por los dueños de las naves, se inició una secuencia de hechos que sólo podían conducir, inexorablemente, a un rompimiento de relaciones[58].

Transcurrieron meses en los que Clay luchó desesperadamente para que el gobierno peruano reconociera su responsabilidad en la captura y confiscación de las naves. Las citas que lograba concertar con el canciller de turno se aplazaban continuamente. Con cada relevo de canciller –cinco desde enero de 1858 hasta fines de 1860–, la negociación regresaba a punto cero.

Los esfuerzos de Clay se daban en tiempos turbulentos para el Perú, con el conflicto con el Ecuador que se extendió de 1857 a 1860; en setiembre de 1859, el propio Castilla encabezó la segunda expedición armada al Ecuador.

La controversia alcanzó un punto crítico el 22 de diciembre de 1859, cuando el canciller Miguel del Carpio le hizo llegar a Clay una nota en la que comunicaba los términos definitivos de la decisión adoptada por el Consejo de Ministros: rechazo de toda demanda de indemnización por las naves confiscadas, con la advertencia de que ninguna de las consecuencias que pudieran resultar de la decisión –por funestas que fueran– podrían inducir al gobierno del Perú a cambiar de opinión; la sentencia dictada y la venta de las naves eran legales e inalterables. Los capitanes de las naves no desconocían los riesgos a los que se exponían porque se había hecho amplia difusión de la ley del 4 de enero de 1857, que declaraba que el gobierno en ningún momento sería responsable de los perjuicios y daños que sufriesen los extranjeros que prestasen auxilio a los revolucionarios levantados contra el gobierno legal. Ni el secretario de Estado en Washington, ni Clay en Lima, pudieron tachar la legalidad del procedimiento judicial, sino que se apoyaron únicamente en el supuesto hecho de que en el Perú existían, en el momento del apresamiento, dos gobiernos. Del Carpio le recordó a Clay que el gobierno estadounidense se había negado a la propuesta del gobierno del Perú para un arbitraje de una potencia respetable, como Gran Bretaña u otra que Estados Unidos seleccionara. Concluyó su nota invocando al gobierno estadounidense a retirar su demanda[59].

No era de extrañar la extrema dureza del gobierno estadounidense con el Perú en el caso de las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana.* Durante los cuatro años anteriores a la guerra de secesión norteamericana, el verdadero secretario de Estado fue el propio presidente, James Buchanan, ferviente exponente del *Destino Manifiesto* de Estados Unidos para ser el poder dominante del hemisferio; el secretario de Estado Lewis Cass quedó relegado a funciones de segunda categoría[60]. Similar actitud de dureza adoptó la prensa neoyorquina censurando la actuación del gobierno de Castilla[61].

## EL ULTIMÁTUM ESTADOUNIDENSE

El 31 de mayo de 1860, Clay recibió instrucciones terminantes del Secretario de Estado Cass: debía presentar al gobierno peruano un ultimátum, con plazo de cinco días, compuesto por dos exigencias: el reconocimiento por el Perú de

su responsabilidad en la captura y el decomiso de las dos naves, y la firma de una convención para la creación de una comisión mixta que definiera el monto de indemnización por las citadas naves y resolviera todos los otros reclamos pendientes[62]. En las negociaciones que Clay emprendió con el canciller José Fabio Melgar llegaron a una posibilidad de solución, que Clay plasmó en un proyecto de convención: el pago de una suma global sin señalar el motivo –lo que descartaría que pudiera convertirse en precedente– y delegando, en una comisión mixta, la determinación del monto y la solución de los otros reclamos pendientes[63].

## CONVERSACIONES CON CASTILLA

Conocedor de que el presidente Castilla resolvía directamente todo asunto relacionado con el pago de reclamos, Clay se entrevistó con él en dos ocasiones: el 23 de julio y el 28 de setiembre de 1860. En la primera entrevista, a la que asistió el canciller Melgar, Castilla lo desengaño totalmente: el único recurso que su gobierno estaba dispuesto a aceptar para el caso de las dos naves confiscadas era el arbitraje de un tercer país, si bien otros reclamos podrían ser tratados por una comisión mixta[64].

Cinco días después, en su mensaje al Congreso, Castilla no pudo ser más claro: esperaba que el gobierno de Estados Unidos reconociera la justicia de la causa peruana, *ya sea no insistiendo en semejante demanda, ya sometiendo el asunto al arbitramento de alguna potencia, amiga común de ambas Repúblicas.* Declaró que el gobierno había adoptado la decisión:

> *[...] acaso imprudentemente retardada, de no admitir en el territorio de la República, extranjero alguno que no se sujete de un modo expreso y positivo, a las leyes, de la misma manera que lo están los peruanos; ni pagar por consiguiente, a ningún extranjero, indemnización de cualquiera clase que sea, que no esté obligado a pagar, conforme a las leyes del país, a cualquier peruano*[65].

En la segunda entrevista –que Clay logró introduciéndose la víspera, abruptamente, en el palco presidencial en el teatro–, Castilla fue aún más categórico. Le dijo a Clay que, en su condición de militar, estaba acostumbrado a dar respuestas francas y directas; por ello su rechazo contundente a la fórmula, encaminada a salvar las apariencias, planteada por Clay: el pago de una suma global como liquidación de todos los reclamos pendientes, a ser determinada por una comisión mixta, sin mención alguna de casos concretos ni retroceso en cuanto

a principios. Castilla le reiteró que la única salida honorable para el Perú era el arbitraje de Gran Bretaña o Francia o de Alejandro II, emperador de Rusia[66].

## LA RUPTURA DE RELACIONES DIPLOMÁTICAS

Ese mismo día Clay recibió una nota del canciller Melgar rechazando su propuesta e insistiendo en el arbitraje como única solución, dejando la selección del árbitro en manos del gobierno de Estados Unidos[67]. Finalmente, el 2 de octubre, Clay le comunicó al canciller Melgar el ultimátum de su gobierno: cinco días de plazo para aceptar su propuesta[68]. En su respuesta del 6 de octubre, Melgar lamentó la imposibilidad de llegar a un acuerdo y afirmó que era sensible para el gobierno que se ausentara del país un funcionario *que ha recibido tantas y tan abundantes pruebas de aprecio y distinción no sólo del presidente y su gabinete sino de toda la sociedad en general* [69].

El canciller Melgar le remitió a Clay sus pasaportes, pero siempre insistiendo en que quedaba abierta la puerta del arbitraje. Clay respondió dos días después declarando rotas las relaciones diplomáticas entre ambas naciones[70]. Dos semanas después, Clay partió del Perú poniendo fin a trece años de lucha, alegrías y tristezas, en los que habían nacido tres de sus hijos y muerto dos[71]. A su vez, en Washington, el ministro Cipriano Coronel Zegarra solicitó sus pasaportes al Departamento de Estado[72].

En circular dirigida a todo el cuerpo diplomático, el 24 de octubre, el canciller Melgar explicó los hechos que condujeron a la ruptura de relaciones diplomáticas. Destacó que el gobierno peruano en ningún momento había respondido con una negativa absoluta a las exigencias estadounidenses, como sostenía Clay. Prueba de ello era el arbitraje que había propuesto[73]. El caso de las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana,* y de la ruptura de relaciones diplomáticas con el Perú, tuvo una gran difusión en la prensa neoyorquina[74].

Las posibilidades de una pronta reanudación de las relaciones diplomáticas se esfumaron con el nombramiento como secretario de Estado, el 17 de diciembre de 1860, de Jeremiah Sullivan Black, el procurador general que suministró a James Buchanan la argumentación jurídica para condenar al Perú en el caso de las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana.*

Castilla explicó personalmente al Congreso que el tema en discusión era el derecho que el Perú ejercía sobre los depósitos de guano y la necesidad de

mantener una actitud firme[75]. Si cualquier grupo de insurgentes podía apoderarse de sus depósitos guaneros, encubriendo su acción con el manto de una revolución política, y conceder a ciudadanos de otras naciones el derecho de comerciar el guano, en abierta violación a las leyes nacionales, hubiera sido evidente que el Perú no tenía derecho legítimo a sus recursos[76].

El asunto de las naves confiscadas nunca fue sometido a las deliberaciones del Congreso norteamericano. La ruptura de relaciones diplomáticas con el Perú se produjo cuando el republicano Abraham Lincoln acababa de ganar la elección presidencial y debió enfrentarse al peligro inminente de la Guerra de Secesión[77].

El 28 de noviembre de 1860, el *New York Daily Times* se solidarizó con Clay opinando que el Perú tenía que reconocer su culpabilidad por la confiscación de las naves antes de que se sometiera el reclamo a una comisión mixta. Sorprendentemente, el corresponsal de ese diario en Washington reveló que el ánimo prevaleciente en la capital, fuera de los círculos gubernamentales, era que el Perú tenía razón[78].

El 1 de enero de 1861, pocas semanas antes de que dejara el poder el demócrata James Buchanan y asumiera la presidencia el republicano Abraham Lincoln, *La Crónica,* diario hispano de Nueva York, publicó un impactante editorial respaldando enérgicamente al Perú[79].

Irónicamente, poco antes de dejar el cargo, el secretario de Estado Jeremiah Sullivan Black actuó en forma contraria a su proceder con el Perú, en mayo de 1858. El 10 de enero de 1861 le dirigió una carta al ministro británico en Washington, afirmando que la autoridad que se había atribuido el estado separatista de Carolina del Sur para reglamentar el comercio externo y cobrar directamente impuestos no era sino un acto de *abrupta e ilegal violencia*, puesto que el único que ejercía ese derecho era el gobierno legal de la Unión[80].

En cuanto asumió el poder el presidente Lincoln, el *New York Daily Times* se convirtió en el mejor defensor del gobierno peruano, *país amigo*[81].

## LA MISIÓN DE FEDERICO BARREDA

En gesto inusual e intrépido, y con extraordinario olfato político, el 4 de marzo de 1861 Ramón Castilla decidió jugarse entero con la administración

republicana que asumió el poder ese día, y tomó la iniciativa de reanudar contactos con el envío a Washington de Federico Barreda como agente confidencial hasta que se restablecieran oficialmente las relaciones entre los dos países[82]. Su misión: promover el restablecimiento de las relaciones diplomáticas con el nuevo gobierno, pero sin dar marcha atrás en el asunto de las naves confiscadas[83].

En Washington, Barreda se enfrentaría a un formidable contendor: el Secretario de Estado de Lincoln, William Seward. Explica el historiador norteamericano Walter La Feber, profesor de la Universidad de Cornell, que Seward, intelectual puro, expansionista innato, Secretario de Estado durante ocho años continuos, merece ser reconocido como el más prominente de los secretarios de Estado norteamericanos, después de John Quincy Adams[84].

En la primera entrevista que tuvo con Seward, el 30 de marzo de 1861, Barreda le expuso sucintamente la argumentación del Perú en defensa de su jurisdicción sobre las islas de Lobos, comprometiéndose a entregar información más detallada. Seward le respondió que no estaba totalmente de acuerdo con la decisión adoptada por el gobierno del presidente Buchanan contra el Perú y que había decidido restablecer las relaciones diplomáticas. Por ello, el presidente Lincoln lo había autorizado a recibirlo como agente confidencial del Perú y abrir así la negociación para dar una solución *amigable* al reclamo sobre las naves *Lizzie Thompson y Georgiana.*

El mismo día de la entrevista, Seward recomendó al presidente Lincoln la reapertura de relaciones diplomáticas con el Perú para retomar la negociación del reclamo de las naves confiscadas, así como de otros pendientes. Haciendo uso del mismo argumento crucial que el Perú se había esforzado en sostener –y que era divulgado en la prensa estadounidense–, Seward alegó que, dada la rebelión sureña contra el gobierno de la Unión, no era conveniente adoptar una decisión que pudiera servir de justificación para que cualquier potencia extranjera cometiera un acto de saqueo en cualquier parte de Estados Unidos cuya población se hubiera levantado en armas contra el gobierno federal[85].

Al hacerle llegar a Seward su credencial como agente confidencial, Barreda destacó, en su nota, que el gobierno peruano no podía aceptar el argumento del gobierno del presidente Buchanan de que Vivanco lideraba un *gobierno de facto* con derecho a otorgar licencia para cargar guano. La doctrina sustentada por el fiscal Black y por el secretario de Estado Cass no tuvo fundamento en los principios generalmente admitidos de la ley internacional, ni en la práctica de las

naciones civilizadas, ni en las leyes internas de Estados Unidos, así como tampoco en las del Perú.

Barreda anexó a su nota un memorándum titulado *Remarks on the Peruvian Question in Relation to the Internal Affairs of the Union*, con una poderosa argumentación en respaldo a la posición peruana destinada a conmover a los dirigentes de una nación en plena crisis de secesión. Se refirió a las declaraciones contradictorias formuladas en enero de 1861 por el entonces secretario de Estado Black, contenidas en comunicación al gobierno británico, así como en el mensaje del presidente Lincoln a la nación, respecto a que las autoridades establecidas en los estados del Sur eran ilegales y no tenían derecho a recabar impuestos, firmar tratados u otorgar licencias a naves, ni a ejecutar otros actos que correspondían exclusivamente a las autoridades legales del gobierno de la Unión, quedando aquellos que violaran las leyes del gobierno central sujetos a las penalidades impuestas por dichas leyes. Y preguntó Barreda cómo podían, entonces, estos principios ser ignorados tratándose del gobierno del Perú que se encontró en 1858, frente a insurgentes en el sur, exactamente en la misma situación que el gobierno de la Unión frente a los estados rebeldes sureños. Respaldo la posición peruana con una serie de premisas impactantes[86].

## RESTABLECIMIENTO DE RELACIONES DIPLOMÁTICAS

A fines de octubre, tres meses después de que Estados Unidos nombrara a Christopher Robinson, del estado de Rhode Island, como ministro en el Perú, Ramón Castilla firmó el nombramiento de Federico Barreda como ministro residente en Washington. Barreda presentó sus credenciales al presidente Abraham Lincoln, el 3 de marzo de 1862[87].

## UN NUEVO RUMBO CON ABRAHAM LINCOLN

El presidente Abraham Lincoln cambió radicalmente la postura estadounidense frente al Perú y a las otras naciones hispanoamericanas, pues el objetivo principal de su política exterior era evitar el reconocimiento de la confederación de los estados rebeldes. El Secretario de Estado Seward sabía que esa era una peligrosa posibilidad: Gran Bretaña y Francia tenían interés en romper el bloqueo norteño de los puertos sureños, que había afectado seriamente sus industrias textiles; un intento en esa dirección conduciría necesariamente a Estados Unidos a la guerra[88].

Gran Bretaña había reconocido a los confederados como beligerantes, primer paso hacia el reconocimiento de su independencia. A la vez, Napoleón III dependía en gran parte del éxito de los confederados en derrocar a la Unión para establecer sólidamente un imperio francés en México; por ello su abierta simpatía por estos[89].

En esta perspectiva, América Latina, a la que Estados Unidos había prestado poca atención, se convirtió en el flanco débil de su política. Súbitamente, fue crucial convencer a esas naciones de que su bienestar estaba estrechamente ligado a la causa que defendía el Norte. Con esa meta, Lincoln procedió al nombramiento inmediato de ministros para el hemisferio del sur, encargados de difundir el poderoso argumento de que la victoria del Sur abriría la puerta, de par en par, a la intervención en América Latina tanto de la confederación sureña como de las potencias europeas. Fue ese argumento, el que indujo a las naciones hispanoamericanas a poner de lado la desconfianza profunda que inspiraba el gobierno norteño. Frente al peligro que planteaban las poderosas naciones europeas –atestiguado por la invasión francesa a México y por la reconquista española de Santo Domingo– América Latina pasó por alto la posibilidad del futuro expansionismo de un gobierno estadounidense fortalecido[90].

El obstáculo principal que la administración de Lincoln heredó para lograr una nueva relación amistosa con América Latina fue el clima de recelo y distanciamiento que provocó el gobierno de James Buchanan con su campaña para imponer los reclamos de sus ciudadanos, tuvieran o no razón. Por ello, Seward cambió de rumbo y adoptó una posición menos exigente: los diplomáticos estadounidenses no debían insistir en la solución de los reclamos cuando ello provocara una seria resistencia. Se podría volver a la carga cuando las circunstancias fueran más favorables. La nueva política no era un fin en sí sino un medio para alcanzar un fin[91].

El imperialista William Seward no cambió súbitamente de opinión. La guerra de Secesión lo obligó a interrumpir temporalmente su proyecto destinado a asegurarle a Estados Unidos el dominio económico del mundo[92]. En su afán por conseguir mercados para la industria agrícola de su país, el guano peruano resultaba invalorable. Seward no era ciertamente el indicado para obstruir los intentos norteamericanos para abastecerse del fertilizante en las condiciones más favorables.

En consecuencia, la nueva postura no implicó el abandono de los reclamos. Christopher Robinson dejó en claro, en sus audiencias con el canciller Juan Antonio Ribeyro, que su nombramiento no debía ser interpretado como una

renuncia al derecho de su gobierno de exigir indemnización por el decomiso de las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana.* Pero las circunstancias dictaron un cambio radical en la forma como se condujeron las negociaciones[93].

## ARBITRAJE DEL REY DE LOS BELGAS

Finalmente, el gobierno de Estados Unidos aceptó lo que antes tan categóricamente había rechazado: el arbitraje de un tercer país. De conformidad con la *Convención para el Arbitraje de las cuestiones del Lizzie Thompson y Georgiana,* que los dos gobiernos firmaron el 20 de diciembre de 1862, el asunto de las naves confiscadas fue sometido al arbitraje del rey de los belgas, Leopoldo I[94].

El arbitraje concluyó con resultados favorables para el Perú. En realidad, el rey Leopoldo I rehusó pronunciarse. En conversación confidencial con el ministro estadounidense Henry Sanford, el monarca le informó que había desistido de su papel de árbitro puesto que estaba convencido de que el Perú tenía la razón; quería evitarle al gobierno de Estados Unidos el bochorno de un dictamen contrario[95]. El asunto concluyó cuando el gobierno de Lincoln retiró su reclamo discretamente[96].

## LA COMISIÓN MIXTA

La comisión mixta establecida en cumplimiento de la Convención de Reclamos que el gobierno de Estados Unidos y el gobierno del Perú firmaron el 12 de enero de 1863, poco más de dos meses después de que Castilla dejara el poder, emitió un informe bastante favorable al Perú. De los diecinueve reclamos presentados contra el Perú, por un monto que ascendió a 1 152 401,19 dólares, la comisión rechazó once y parte de uno, algunos categóricamente y otros simplemente por insuficiencia de pruebas o por fallas jurisdiccionales. En la mayoría de los casos redujo considerablemente el monto de los reclamos contra el Perú[97].

## UNA DIPLOMACIA PERUANA COMPETENTE Y BIEN INFORMADA

Fue así que el Perú obtuvo plenamente la razón en las dos controversias más graves que enfrentó en el campo de la defensa de la jurisdicción nacional

en el siglo XIX: el cuestionamiento estadounidense de la jurisdicción peruana sobre las islas de Lobos en 1852 y el reclamo estadounidense por las naves *Lizzie Thompson* y *Georgiana* en 1858. El éxito logrado en ambos casos ilustra claramente que el país contaba, a mediados del siglo XIX, con una diplomacia competente y bien informada. Dos de los episodios más desconcertantes de la historia diplomática estadounidense –y que involucró a dos de sus más ilustres estadistas– sirvió para destacar la eficacia de esa diplomacia. Una diplomacia bien informada y un dominio de la ley internacional no impidieron los intentos de agresión pero resultaron ser su mejor freno. El eficiente desempeño de los diplomáticos peruanos en el asunto de las islas de Lobos fue y continúa siendo reconocido por los más destacados historiadores estadounidenses.

## NOTAS

1. JIMMY M. Skaggs, *The Great Guano Rush, Entrepreneurs and American Overseas Expansion* (New York: St. Martín's Press, 1994, p. 10.
2. ROBINSON a Webster, 21 de setiembre de 1850, en Kenneth E. Shewmaker & Kenneth R. Stevens, Editors, *The Papers of Daniel Webster, Diplomatic Papers, 1850-1852*, 2 vols. (Series 3), (University Press of New England, Hanover, New Hampshire & London, England, 1983, 1987), 2: 715; Webster a Clay, 27 de setiembre de 1850, Diplomatic Instructions, Roll 130, National Archives.
3. KENNET E. Shewmaker, *Untaught Diplomacy, Daniel Webster and the Lobos island controversy*, *Diplomatic History*, 1, 4 (Fall 1977), p. 324.
4. GEORGE Irwin Oeste, *The Diplomatic Career of John Randolph Clay*, Ph. D. diss., University of Pennsylvania, 1961.
5. CLAY a Webster, 8 de febrero de 1851, Despatches from Peru, Roll 8, National Archives.
6. DE OSMA a Webster, 3 de julio de 1852, Notes from the Peruvian legation, Roll 1, National Archives; Louis Clinton Nolan, *The Diplomatic and Commercial Relations of the United States and Peru, 1826-1875*, Ph. D. diss., Duke University, 1935.
7. DE OSMA a Webster, 9 de agosto de 1852, Notes from the Peruvian Legation, National Archives.
8. CLAY a Webster, 7 de agosto de 1853, Despatches from Peru, Roll 9, National Archives.
9. 1830-1905, *Ibidem*.
10. ROBERT N. Burr, *By Reason or Force, Chile and the balancing of power in South America*, 1830-1805, Berkeley and Los Angeles, University of Columbia Press, 1965, p. 319.
11. SHEWMAKER, *The Papers of Daniel Webster*, 2: 716; Skaggs, *The Guano Rush*, pp. 17–22.
12. SKAGGS, *Ibidem*, p. 22.

13. *Ibidem*, p. 23.

14. SHEWMAKER, *Papers of Daniel Webster,* 2:717; Skaggs, *The Great Guano Rush,* p. 23.

15. SHEWMAKER, *Papers of Daniel Webster,* 2: 717.

16. SKAGGS, *The Great Guano Rush,* p. 24; Roy R. Nichols, "The Latin America Guano Diplomacy", in Wilgus, *Modern Hispanic America,* chapter XX, pp. 517–543, Port Washington, N.Y.: Kennikat Press, 1933, pp. 524–525.

17. *Ibidem*

18. *Ibidem*, p. 27; Fillmore a Webster, 19 de setiembre 1852, Shewmaker, *Papers of Daniel Webster,* 2: 717.

19. CLAY a Webster, 7 de agosto 1852, Despatches from Peru, Roll 9, National Archives.

20. JEWETT a Webster, 16 de agosto de 1852, *New York Daily Times,* 9 de setiembre de 1852.

21. FILLMORE a Webster, 19 de setiembre de 1852, en Shewmaker, *Papers of Daniel Webster,* 2: 775; Shewmaker, *Untaught Diplomacy*, p. 321.

22. JEWETT a Webster, 16 de agosto de 1852, *New York Daily Times,* 9 de setiembre de 1852.

23. SKAGGS, *The Great Guano Rush,* p. 24.

24. SKAGGS, *The Great Guano Rush,* p. 28; Shewmaker, *Papers of Daniel Webster,* 2: 720-721.

25. WEBSTER a J. I. De Osma, 21 de agosto de 1852, Records of U. S. Legation to Peru, Instructions of State Department, National Archives, Microcopy T-724, Roll 54; WEBSTER a de Osma, 21 de agosto de 1852, en Ricardo Aranda, *Colección de Tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios, y otros actos diplomáticos y políticos celebrados desde la Independencia hasta el día.* Publicación del Ministerio de Relaciones Exteriores, Lima: Imprenta del Estado, 1890-1891, 10: 90-97.

26. DE OSMA a Tirado, 22 de setiembre de 1852, Legación del Perú en los Estados Unidos, 5–3–A, Archivo Central Raúl Porras Barrenechea, Ministerio de Relaciones Exteriores.

27. J. J. DE OSMA a Webster, 7 de octubre de 1852, Notes from the Peruvian Legation, Roll 1, National Archives.

28. CLAY a Tirado, 25 de octubre de 1852, anexo a Clay a Webster, 25 de octubre de 1852, Despatches from Peru, Roll 9, National Archives.

29. CLAY a Webster, 25 de octubre de 1852, Despatches from Peru, Roll 9, National Archives.

30. *El Mercurio,* Valparaíso, 18, 19 de agosto de 1852, anexos a Peyton a Webster, 13 de agosto de 1852, Despatches from Chile, Microcopy 10, Roll 10, National Archives.

31. *El Mercurio,* Valparaíso, 18, 19 de agosto de 1852, anexos a Peyton a Webster, 13 de agosto de 1852, Despatches from Chile, Microcopy 10, Roll 10, National Archives.

32. WEBSTER a Fillmore, 15 de setiembre de 1852, Shewmaker, *Papers of Daniel Webster,* 2: 774.

33. NICHOLs, *Guano Diplomacy,* pp. 523-524; *The New York Daily Times,* 4, 6, 8, 9 de noviembre de 1852; Wiltse, *Papers of Daniel Webster,* p. XIII; Skaggs, *The Great Guano Rush,* p. 27.

34. EVERETT a De Osma, 16 de noviembre de 1852, anexa a De Osma a Tirado, 18 de noviembre de 1852, Legación del Perú en Estados Unidos, 5-3-A, N° 10, Archivo Central, Ministerio RR. EE.; Aranda, *Colección de Tratados,* 7: 117-119.

35. *Ibidem.*

36. ARTHUR M. Schlesinger, *The State of the Union Messages of the Presidents, 1790-1966, 3 vols.*, (New York: Chelsea House, Robert Hector Publishers, 1966), I: 838.

37. J. J. DE OSMA a Everett, 17 de noviembre de 1852, Notes from the Peruvian Legation, Roll 1; Clay a Webster, 17 de noviembre de 1852, Despatches from Peru; Tirado a Clay, 18 de diciembre de 1852, Despatches from Peru, Roll 9, National Archives.

38. *New York Daily Times*, 2 de octubre de 1852; Clay a Macauley, 13 de octubre de 1852, Bladen Dulaney Papers, Box 3.

39. *New York Daily Times*, 2 de octubre de 1852; Clay a Macauley, 13 de octubre de 1852, Bladen Dulaney Papers, Box 3; Clay a Bladen Dulaney, 2 de noviembre de 1852, Bladen Dulaney Papers, Box 3; Clay a Webster, 11 de noviembre de 1852, Despatches from Peru, Roll 9, National Archives.

40. Notificación impresa firmada por Clay, 16 de diciembre de 1852, Bladen Dulaney Papers, Box 5.

41. EVERETT a Clay, 14 de mayo de 1853, Diplomatic Instructions, Roll 130, National Archives.

42. CLAY a Marcy, 11 de diciembre de 1856, Despatches from Peru, Roll 12, National Archives.

43. BASADRE Jorge, *Historia de la República,* 6a. edición, 4: 160, 161; Zegarra, *La condición jurídica,* p. 685.

44. George Irvin Oeste, *John Randolph Clay. America's First Career Diplomat, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1966,* p. 289.

45. CLAY a Marcy, 12 de febrero de 1857; Clay a Cass, 11 de agosto de 1858, Despatches from Peru, Rolls 13, 15, National Archives.

46. NOLAN, *Claims,* pp. 41, 42; Moore, A *Digest of International Law as embodied in diplomatic discussions, treaties and other international agreements, international awards, the decisions of municipal courts, and the writings of jurists, and especially in documents, published and unpublished, issued by presidents and secretaries of state of the United States, the opinions of attorney generals, and the decision of courts, federal and state,* p. 43; Clay a Cass, 12 de febrero de 1858, Despatches from Peru, Roll 14, National Archives.

47. NOLAN, *Claims,* p. 42.

48. CASS a Clay, 26 de noviembre de 1858, Diplomatic Instructions, Roll 130, volumen 15; Clay a Cass, 10 de marzo de 1858, *Despatches from Peru,* Roll 14, National Archives; Oeste, *John Randolph Clay,* p, 492; Moore, *Digest,* p. 1.596.

49. C. ZEGARRA. Félix Cipriano, *La condición jurídica de los extranjeros en el Perú*, Santiago, Imprenta de La Libertad, 1872, p. 690.

50. NOLAN, *Claims,* p. 44, en ref. a De Osma a Cass, 27 de marzo de 1858.

51. CASS a J. I. de Osma, 28 de mayo de 1858, Diplomatic Instructions, National Archives; Oeste, *John Randolph Clay,* p. 497; Nolan, *Claims,* pp. 44–45; Moore, *Digest,* p. 43.

52. *El Comercio,* 6 de noviembre de 1858; Cass a J. I. De Osma, 22 de mayo de 1858, anexando dictamen de Black, Notes from the Peruvian Legation, en Nolan, *Claims,* p. 45; Moore, *Digest,* p. 1.604.

53. Cancillería francesa a Huet, 15 de julio de 1858, en Oeste, *John Randolph Clay,* p. 498.

54. CASS a Clay, 29 de setiembre de 1858, Diplomatic Instructions, Roll 130 , National Archives.

55. J. I. DE OSMA a Cass, 2 de diciembre 1858, Notes from the Peruvian Legation, Roll 2, National Archives.

56. NOLAN, *Claims,* p. 43; Clay a Cass, 11 de abril , 26 de mayo, 11 de agosto, 23 de octubre, 11 de noviembre de 1858, 11 de febrero, 27 de setiembre de 1859, Despatches from Peru, Roll 15, National Archives.

57. CORONEL ZEGARRA a Cass, 4 de junio de 1859, Notes from the Peruvian Legation, Roll 3, National Archives.

58. CLAY a Cass, 24 de diciembre 1858, Despatches from Peru, Roll 15, National Archives.

59. *The New York Times,* 3 de diciembre de 1860, publica nota de Miguel del Carpio a Clay, del 22 de diciembre de 1859; Del Carpio a Clay, 2 de diciembre de 1859, en Aranda, *Colección de tratados,* 7: 372-378.

60. LEWIS Einstein, "Lewis Cass, Secretary of State, March 7, 1857-December 12, 1850" in Bemis, *American Secretaries of State;* John Bassett Moore, "A Great Secretary of State, William L. Marcy", *Political Science Quarterly* 30, 3 (September 1915).

61. *The New York Times,* 27 de enero de 1860.

62. CASS a Clay, 25 de abril de 1860, Diplomatic Instructions, Roll 130, National Archives.

63. CLAY a Cass, 21, 28 de junio de 1860, Despatches from Peru, Roll 17, National Archives.

64. CLAY to Cass, 28 de julio de 1860, Despatches from Peru, Roll 17, National Archives.

65. "Mensaje que el libertador Presidente de la República Gran Mariscal Ramón Castilla dirige a la Legislatura Ordinaria el 28 de julio de 1860", Pedro Ugarteche y Evaristo San Cristóbal, edit., *Mensajes de los Presidentes del Perú,* Lima: Librería e Imprenta Gil, S.A., 1943, 1: 334.

66. CLAY a Cass, 29 de setiembre de 1860, *Despatches from Peru,* Roll 17, National Archives.

67. CLAY a Melgar, 29 de setiembre de 1860, anexando Melgar a Clay, 29 de setiembre de 1860, Despatches from Peru; Roll 17, National Archives; Aranda, *Colección de tratados,* 7: 382-385.

68. CLAY a Melgar, 2 octubre 1860, Aranda, *Colección de tratados,* 7: 385-388; Clay a Cass, 4 de octubre de 1860, Despatches from Peru, Roll 17, National Archives.

69. MELGAR a Clay, 6 de octubre de 1860, Aranda, *Colección de tratados,* 7: 388-391.

70. CLAY a Cass, 10 de octubre de 1860, Clay a Melgar, 19 de octubre de 1860, Despatches from Peru, Roll 17, National Archives; Aranda, *Colección de tratados,* 7: 399-401.

71. LA FEBER Walter, *The New Empire, an Interpretation of American Expansionism, 1860-1898,* Ithaca, New York, Cornell University pp. 25-28.

72. ZEGARRA a Cass, 26 de noviembre de 1860, Notes from the Peruvian Legation, Roll 3, National Archives.

73. *New York Times,* 26 de noviembre de 1860, publica circular de Melgar al cuerpo diplomático en Lima, del 4 de octubre de 1860; Oeste, *John Randolph Clay,* p. 523; Nolan, *Claims,* p. 48.

74. *New York Daily Times,* 3 de diciembre de 1860.

75. UGARTECHE, *Mensajes,* 1: 334.

76. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores presenta al Congreso Nacional convocado extraordinariamente para el mes de octubre de 1858,* Lima, Imprenta del Gobierno, pp. 87-94.

77. OESTE, *John Randolph Clay,* p. 524.

78. *New York Times,* 4, 28 de noviembre de 1860.

79. *La Crónica,* 1 de enero de 1861.

80. ROY R. Nichols, "Jeremiah Sullivan Black", Secretary of State, December 17, 1860 to March 4, 1861", en Bemis, *American Secretaries of State,* 6: 403, 404.

81. *New York Times,* 25 de marzo de 1861; Barreda a Seward, 1 de abril de 1861, Notes from the Peruvian Legation, Roll 3, National Archives.

82. "Mensaje" (1860), Ugarteche, *Mensajes,* 1: 334.

83. BASADRE, *Historia,* 8va edición, 4: 1007.

84. LA FEBER, *The New Empire,* pp. 25-28

85. SEWARD a Lincoln, 30 de marzo de 1861, Department of State Report Book in Oeste, *John Randolph Clay,* p. 524.

86. BARREDA a Seward, 1 de abril de 1861, Notes from the Peruvian Legation, Roll 3, National Archives.

87. BARREDA a Ribeyro, 9 de marzo de 1862, *Notes from the Peruvian Legation,* Roll 3, National Archives.

88. TEMPLE, HENRY W. "William H. Seward" , Secretary of State, March 5, 1861-March 4, 1869", en Bemis, *The American Secretaries of State,* 7: 51, 52.

89. HOLLADAY LATANÉ JOHN, *A History of American Foreign Policy* (New York: Doubleday, Page & Company, 1927), pp. 367, 368, 394.

90. L. FERRIS NATHAM, "The Relations of the United States with South America during the American Civil War", *Hispanic American Historical Review* 21, 1 (February 1941): 53, 54, 65.

91. WILLIAM Henry Gray, *The Diplomatic Relations between the United States and Venezuela, 1830-1864,* Ph.D. diss., The University of Chicago, 1937.

92. LA FEBER WALTER, *The New Empire, an Interpretation of American Expansionism 1860-1898* (Ithaca: Cornell University Press, 1963), pp. 24, 26, 407.

93. SEWARD a Robinson, 12 de noviembre de 1861, 9 de julio de 1862, Diplomatic Instructions, Roll 130, National Archives.

94. ROBINSON a Seward, 29 de noviembre, 1862, Despatches from Peru, Roll 18, National Archives.

95. NOLAN, *Claims*, p. 50; Moore, *Digest*, p. 840.

96. SEWARD a Barreda, 9 de julio de 1864, Notes from the Peruvian Legation, Roll 4, National Archives; Moore, *Digest*, p. 840.

97. NOLAN, *Claims*, p. 54; Oeste, *John Randolph Clay*, p. 526.

---

**Ministra en el Servicio Diplomático Rosa Garibaldi de Mendoza.** Diplomática peruana e historiadora. Profesora de historia diplomática en la Academia Diplomática del Perú. Miembro de Número de la Academia Nacional de la Historia. Es autora de: *La política exterior del Perú en la era de Ramón Castilla, Defensa hemisférica y defensa de la jurisdicción nacional* (2003). Y de *Páginas Diplomáticas de Perú*, obra presentada por la Asociación de Funcionarios Diplomáticos de Perú el 25 de noviembre del 2013. Colaboradora de la *Revista de la Academia Diplomática del Perú* y otras publicaciones académicas. Publica en la página de opinión y en *El Dominical* del diario *El Comercio*.

E.mail: rosa.garibaldi@yahoo.com
rosa_garibaldi@yahoo.com

# *Vicealmirante Martín Jorge Guise y la formación de la Marina de Guerra del Perú*

CONTRALMIRANTE JAVIER GAVIOLA TEJADA
*TENIENTE SEGUNDO MICHEL LAGUERRE KLEIMANN*

La Marina de Guerra debe su prestigio a los marinos que nos antecedieron en el transcurso imparable de la historia. Evaluaciones, decisiones y acciones de hombres que sumaron en su momento y que de esta forma asentaron para el futuro, prácticas, formas y tradiciones que sus sucesores aprehendieron como suyas, y que continuaron adaptándolas a sus respectivos espacios-tiempos que les tocaron vivir, para sobreponerse a sus respectivas realidades que no siempre fueron las más convenientes en la búsqueda del desarrollo institucional. El inicio de esta imparable historia la podemos encontrar en el periodo conocido como la Colonia[1] y que continuó su "fluir histórico natural" durante su paso a la República, siempre adaptando las nuevas realidades que la situación coyuntural –tanto política, social como económica– le presentaba. Es así como la Marina de Guerra ha sobrevivido y mantenido su prestigio durante los 192 años que este año cumple, a tan solo ocho años de su bicentenario.

A pesar de ser una institución que ha recibido influencias de diversas potencias navales, tanto en misiones de aquellos países en el Perú, como de marinos peruanos que se formaron en otras escuelas y buques extranjeros desde el siglo XIX, la Armada ha mantenido presente y en primer plano, las enseñanzas paradigmáticas de hombres de la talla naval y humana como José Pascual de Vivero, Eduardo Carrasco Toro, Juan Noel Lastra, Jorge Velarde, Manuel Villavisencio, Ernesto Caballero y Lastre, Charles Gordon Davy, Roque Saldías Maninat, Federico Díaz Dulanto, Luis Ernesto Vargas Caballero, entre muchos otros; destacando la figura del Peruano del Milenio: Miguel Grau Seminario.

En el presente artículo desarrollaremos la figura de uno de sus fundadores y primer Comandante General. Nos referimos al valiente inglés Martín Jorge Guise Wright. Esbozaremos la poco conocida etapa de su vida como oficial de la Real Marina Británica y cómo arribó a las costas del Pacífico ayudando a forjar la Armada del Perú.

La historia del primer Comandante General de la Marina de Guerra del Perú republicano es digna de la época que le tocó vivir, que no fue otra que la etapa de las luchas por la libertad, la igualdad y la fraternidad[2]. El *antiguo régimen* se encontraba en decadencia, y las nuevas ideas de hombres denominados "ilustrados" y "enciclopédicos" se difundían a una velocidad e intensidad tan grandes, que se impregnaron en los espíritus de personajes como Francisco de Miranda, Simón Bolívar, José de San Martín, Bernardo O'Higgins, José de la Riva-Agüero, Hipólito Bouchard y específicamente, en este caso, de Martín Jorge Guise Wright; quienes desde diferentes cunas, nacionalidades, geografías y formaciones, se relacionaron y apostaron por la causa patriótica de las posesiones europeas allende al océano Atlántico.

Desde inicios del siglo XIX, varias antiguas colonias hispanas se habían proclamado como independientes de la soberanía del reino de España, el cual se encontraba cosechando los frutos de las reformas borbónicas del siglo pasado, y que a la larga –y en impresionante semejanza con las políticas inglesas de aumento de la recaudación fiscal de sus trece colonias de América del Norte– iban a producir su separación y definitiva pérdida[3].

El baluarte del dominio español en la América meridional era el virreinato del Perú, y dentro de este, Lima, centro del poder español. Albergaba el mayor número de miembros de rancio abolengo áulico, que a su vez dirigían el comercio virreinal y las políticas del mismo en cierto desmedro de los criollos –que aunque podían ser hijos de peninsulares, eran generalmente desmerecidos por haber nacido en América– quienes eran considerados como ciudadanos no aptos para los altos cargos burocráticos[4].

Si Lima –y por ende el Perú– no era tomado por los patriotas, las nacientes repúblicas del norte y sur de América meridional corrían el riesgo de perder su libertad y autonomía[5]. Por eso el interés y la gran inversión logística en preparar la campaña que diese a los separatistas el control del virreinato peruano[6].

Los esfuerzos que desplegaron los directores supremos de las Provincias Unidas del Río de la Plata y del gobierno de Chile para cumplir con este objetivo, dio como resultado la conformación de la Escuadra Libertadora, la cual bajo el comando directo del audaz, controvertido, excéntrico y valeroso del contralmirante inglés Thomas Cochrane, zarpó el 20 de agosto de 1820 bajo las órdenes del general José de San Martín. A la larga, esta escuadra expedicionaria, que reunió a hombres de distintas nacionalidades que buscaban, o la libertad de pueblos oprimidos, o aventura, o –no menos positivo, ni juzgable– fama y dinero, fue la causante del inicio del fin de la resistencia hispánica en Sudamérica[7].

Es dentro de este contexto que nos encontramos con el capitán de fragata de la Real Marina británica, Martín Jorge Guise. Descendiente de una antigua familia aristocrática del condado de Gloucestershire, –cerca de la frontera de Gales– nació el 12 de marzo de 1780, cuando Inglaterra se encontraba en un periodo de expansión comercial y militar por los mares del mundo[8] y la situación continental se caldeaba[9].

A los catorce años de edad ingresó al servicio naval como "voluntario de primera clase" a bordo del navío de línea *Marlborough,* con el cual se inició en la vida naval inglesa y que lo llevó a servir a lugares convulsionados como New Foundland (actual Canadá), Mar del Norte, la costa hispánica peninsular y el Mar Caribe, siendo en este último lugar donde entró en contacto por primera vez con los independentistas latinoamericanos, específicamente los pertenecientes a la Gran Colombia (actuales países de Ecuador, Colombia y Venezuela)[10].

No olvidemos que por aquellos años, los ingleses ya se encontraban incitando y apoyando las causas patrióticas de las colonias españolas en América, pero buscando no perder la neutralidad que debía mantener un Estado en asuntos internos de otro Estado; a pesar de que incluso recibieron y trasladaron a los separatistas americanos en sus unidades de guerra[11].

Volviendo a Guise, en 1796 es ascendido a guardiamarina y luego en 1800 fue transferido al navío *Ville de Paris* de 110 cañones sirviendo junto a Nelson –no bajo su mando, ni en el mismo buque como normalmente se ha dicho– en la flota de Lord Saint Vincent. Luego en 1801, y tras ser evaluado en la oficina del Navy Board, es nuevamente promovido a la clase de Teniente y transferido a la fragata *Aeolus* de 32 cañones[12], para luego zarpar a finales del año rumbo al futuro lugar de sus encuentros con los patriotas hispanoamericanos: las Antillas[13].

En 1803, Guise retorna a Gloucestershire, pero no por mucho tiempo, pues al mes de arribar, se presentó a bordo de la fragata *Mercury* de 28 cañones, quien participó activamente en la protección de la costa inglesa durante el intento de Napoleón Bonaparte de invadir las islas Británicas desde Calais.

Luego de las batallas de Trafalgar y San Vicente –en las cuales Guise no participó–, es transferido al *Leopard*, buque insignia del vicealmirante Berkeley, jefe de la Estación Naval británica en Norteamérica, la cual tenía como funciones la protección del comercio inglés. Era el año 1807, pero incidentes jurisdiccionales y comerciales entre mercantes estadounidense y los buques de la Estación Naval, hicieron que regrese a Inglaterra y aparezca en diciembre del 1808 a bordo del navío *Balfleur* de 98 cañones, el cual estaba comisionado a apoyar a las fuerzas inglesas de tierra que se encontraban en territorio español luchando contra el ejército napoleónico.

Luego de esta participación, Guise es trasladado nuevamente a las Antillas, específicamente a la Estación Naval de las islas de Sotavento, comandada por el almirante Sir Alexander Cochrane. El 18 de diciembre de 1809, a tan solo tres meses de arribado a la Estación, y a bordo del navío *Eceptre* de 74 cañones, el teniente Guise, bajo las órdenes del capitán de navío Samuel James Ballard se enfrentó con cuatro fragatas francesas. Esta acción le valió una recomendación ante Cochrane y la posterior asignación como comandante del bergantín *Liberty* de 14 cañones, con el cual, y durante tres años, conoció y fue testigo presencial de las luchas libertarias de los patriotas americanos contra el imperio español.

Luego de esta vasta experiencia naval y marinera con la cual el espíritu y la mente de Guise se fueron aquilatando y germinando en los ideales de igualdad, fraternidad y libertad con que irónicamente luchó gran parte de su carrera naval, –entiéndase contra la Francia de Napoleón Bonaparte– y a los 19 años de servicio en la Real Marina Británica, solicita su ascenso al grado de capitán de fragata, siendo concedido el 29 de marzo de 1815. Pero la situación de guerra había terminado. Waterloo había significado la derrota definitiva de las intenciones francesas y la necesidad de contar con un gran número de unidades navales no era considerada más por el gobierno inglés. La mitad de los efectivos de la marina inglesa fueron licenciados por la reducción a un tercio de las unidades donde sirvieron. Tres años después, específicamente en diciembre de 1818, Guise quien había adquirido con su dinero el bergantín *Hecate* de 398 toneladas se dirigió a Sudamérica con la finalidad de ofrecer sus servicios a las nacientes repúblicas meridionales de Sudamérica.



Vicealmirante Martín Jorge Guise,
primer Comandante General de la Armada peruana.

La *Lucy* –nombre con que Guise bautizó al bergantín– arribó a la Estación Naval Británica de Sudamérica que se encontraba en Río de Janeiro y como ya nos hemos referido, su función principal era la de resguardar el comercio inglés[14]. El 22 de mayo de 1818, Guise se presentó en Buenos Aires buscando ofrecer sus servicios, los cuales fueron, en principio, rechazados por la Junta de Gobierno por motivos económicos. Esto cambió al poco tiempo, gracias a la llegada a Buenos Aires del agente del gobierno chileno Manuel Zañartu, quien se encontraba en búsqueda de material y hombres para formar la escuadra que San Martín y O'Higgins querían concretar para liberar al Perú del dominio español. El 14 de octubre, la *Galvarino* –como se llamó en adelante a la *Lucy*– arribó a Valparaíso bajo las órdenes del fiel acompañante de Guise: Spry.

Luego de un periodo de intrigas y aspiraciones por parte de los oficiales extranjeros que aspiraban a comandar la futura Escuadra Libertadora, el gobierno de Santiago le confirió el mando de la misma al reconocido marino inglés Lord Thomas Cochrane, quien asignó a Guise al mando de la fragata de 48 cañones *Lautaro*.

La amplia experiencia naval de estos jefes ingleses que habían obtenido sus galones y liderazgos durante sus servicios en la marina más grande y activa de la época, fue retribuida la noche del 5 de noviembre de 1820, cuando dos columnas de sietes botes comandados cada una, por Cochrane y Guise, lograron capturar a la fragata *Esmeralda* en la rada del Callao. Dicha fragata se llamó luego *Valdivia* y su primer comandante fue Guise. Esta designación abrió aún más la brecha que ya existía entre el Lord y el noble inglés[15], ante la cual, el pragmatismo de O'Higgins y la estoica paciencia de San Martín[16], resultaron paliativos temporales. Es curioso señalar que en plena campaña libertadora, los egos y rumores de los grandes hombres, estuvieron a la orden del día, ocasionando inestabilidad dentro de la organización libertadora. Lamentablemente, esta actitud se ha estampado en la estructura del Estado a lo largo de su existencia republicana[17].

## INDEPENDENCIA Y MARINA DE GUERRA

Luego de la declaratoria formal de la independencia del Perú del dominio español[18], el Protector don José de San Martín creó los primeros tres ministerios, siendo el de Guerra y Marina encomendado al ideólogo y feroz antiespañol, el argentino Bernardo Monteagudo[19].

La idea de San Martín –compartida por Bernardo O'Higgins– fue la de crear una Armada dotada por oficiales peruanos. Esto debido a la no grata experiencia que ambos tuvieron con los marinos extranjeros, en especial con el controvertido y excéntrico Lord Cochrane. Para tal efecto, San Martín pensó en el contralmirante Manuel Blanco Encalada[20] y en el general Luis de la Cruz, pero la velocidad con que los hechos transcurrieron, lo presionaron a designar al inglés Guise –quien a pesar de ser extranjero, contaba con la plena confianza del Protector– quien a partir del 29 de setiembre de 1821, comenzó a rotular su correspondencia como Comandante General de Marina hasta noviembre del mismo año. Dos de sus principales preocupaciones como comandante general fue la de establecer el reglamento de presas y la formación del batallón de marina al estilo inglés, que no era otra cosa que una guarnición embarcada[21].

La situación no debió de ser sencilla, y más bien, sumamente complicada el asentar los pilares de esta Institución, la cual se venía formando con personajes de variada nacionalidad y por ende de distintas idiosincrasias culturales y navales. Por ejemplo, la fricción que existió entre los marinos españoles e ingleses en relación a la forma de jerarquías, tanto de dependencias y unidades navales, como de oficiales[22], resultó en varios desencuentros entre, por ejemplo, Guise y el capitán de navío José Pascual de Vivero[23], los cuales pueden ser considerados como los representantes de la tradición naval inglesa y española, y como los dos pilares fundadores de la Armada Peruana, que para los meses iniciales de formación, contaba con tan solo la fragata *Thais*, las goletas *Sacramento*, y *Moctezuma*, y los bergantines *Pezuela* (*Balcarce*) y *Belgrano*, las cuales deberían ofender a las fuerzas españolas y servir de apoyo a las fuerzas patriotas a lo largo del extenso litoral peruano.

Durante el resto de la guerra colaboró transportando tropas y destruyendo barcos españoles. Participó también del bloqueo del Callao, que había sido retomado por los realistas, hasta su capitulación en 1826. "Sin la escuadra peruana dueña de la costa, no habría sido posible salvar la causa libertadora ni realizar las campañas triunfadores de Junín y Ayacucho", escribió el marino Federico Elmore.

En noviembre de 1821, arribaron al Callao, el general del ejército chileno Luis de la Cruz y el contralmirante Manuel Blanco Encalada[24], quienes habían sido inicialmente propuestos para asumir los cargos directores de la naciente Armada. Es así que el 11 de noviembre, de la Cruz es nombrado como director general de la Marina del Perú, mientras que el 15 se le confiere provisionalmente el mando en jefe de los buques de la escuadra a Blanco Encalada.

Tales disposiciones hechas por Monteagudo y San Martín, trajeron como consecuencia que Guise presentase su renuncia al cargo de Comandante General –a pesar de la misiva que Monteagudo le remitió solicitándole su reconsideración– entregándole el mismo al general Luis de la Cruz. Luego de su renuncia, el capitán de navío Martín Jorge Guise estuvo sirviendo a la Armada peruana, pero de forma algo indefinida.

No pasó mucho para que la anárquica situación política en la que se encontraba la flamante República[25], sirviera de excusa para llamar al servicio activo al ahora contralmirante Guise, como jefe de la escuadra que se encargaría de la Campaña a Puertos Intermedios contra las fuerzas españolas acantonadas en el Alto Perú. Lo convulso de nuestros primeros años hizo que los dos primeros presidentes del Perú gobernasen a la vez por un breve lapso de tiempo hasta que arribó a nuestras tierras el férreo Bolívar. Le tocó al segundo presidente peruano, José Bernardo de Torre Tagle, ascender con fecha 20 de agosto de 1823 a Guise, al grado de vicealmirante.

El 7 de enero de 1825, fue apresado por el general bolivariano Juan Paz del Castillo, por cargos que Basadre recogió: "enemigo de aquél, deseoso de humillar al Perú, interpretó mal las razones de Guise y lo hizo apresar y lo puso incomunicado". Bolívar dio la orden de llevarlo a Cuenca, pero su estado de salud lo impidió. Luego fue llevado a Lima en gran escándalo y el 5 de mayo de 1826 se le lleva a juicio y se le mantuvo preso. Cuando Bolívar se retiró del Perú, el Consejo de Guerra a cargo del juicio entró en autonomía y ordenó la libertad el 26 de setiembre de 1826. Se le restituyó el cargo de vicealmirante de la escuadra. Y además se mandó pedir "la satisfacción que merecen el agravio e insulto nacional hechos por el Gobernador de Guayaquil en su persona (Guise) y la bandera de nuestra República". Fue el Congreso en 1828 y la presidencia de La Mar, los que hicieron efectivas las resoluciones.

Cuando la guerra contra Colombia estalló en 1829, fue llamado nuevamente al servicio para que comandase la marina peruana. Su expedición sostuvo victoriosos combates en la rada de Guayaquil logrando obtener la capitulación de la ciudad, pero el almirante Guise fue mortalmente herido mientras dirigía el ataque contra las defensas del puerto.

Su cuerpo fue enviado al Callao con honores y fue sepultado en ese lugar arropado como un monje franciscano. En 1926, sus restos fueron exhumados y transferidos al Panteón de los Próceres en Lima.

Terminaremos este artículo sobre la parte poco difundida de la vida de nuestro primer comandante general, mencionando que a sus 47 años se casó en

el Perú con la dama Juana María del Valle de la Riestra, de 17 años de edad, con quien tuvo dos hijas, la primera murió a corta edad y la otra, Mercedes Carlota Guise Valle Riestra, se casó con el vicecónsul Juan George Dartnell Loder. El férreo linaje de este ilustre y peruanizado marino inglés se evidenció en algunos de sus bisnietos, entre los que encontramos al pionero de la aviación peruana y mundial, Jorge Chávez Dartnell, hijo de María Rosa Dartnell Guise y don Manuel Gaspar Chávez Moreyra.

## NOTAS

1. Consideramos el periodo de tiempo de la colonia/virreinato y no el prehispánico, debido a razones de organización de la Armada Peruana como tal.

2. En este sentido, no debemos caer en el romanticismo clásico de pensar que estas potencias europeas buscaban la libertad del mundo de los yugos imperiales, sino veámoslo como una especie de inversión de largo plazo escondida bajo la máscara de la igualdad de los pueblos. En otras palabras, vemos cómo las luchas independentistas latinoamericanas se enmarcan dentro de la doble revolución de los años 1789 y 1848. Al respecto, Cfr. HOBSBAWM, 2011, BONILLA, 2010. Sobre la oratoria y el poder de la palabra de la época en cuestión y cómo fue utilizada por las clases dirigentes, Cfr. TORRES ARANCIVIA, 2012, caps. 4 y 5.

3. La creación del virreinato del Río de la Plata, y la promulgación del Libre Comercio, golpeó duramente al "monopolizante centro limeño", que vio amenazada su supremacía con la pérdida de las minas de Potosí y la emergente actividad del libre puerto de Buenos Aires. Sobre el pensamiento político e ideológico que circuló durante los aciagos años para España previos a 1820, Cfr. REY DE CASTRO 2008. Para una visión global de la situación económica tanto del Perú como de Latinoamérica, Cfr. BULMER-THOMAS, 2000.

4. La situación virreinal peruana a finales del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, no era la de una colonia próspera y productiva como la historiografía tradicional ha señalado, sino, más bien, se encontraba en franco declive. Cfr. ANNA, 2003.

5. "[...] a juicio de O'Higgins, la Expedición no se justificaba tan solo como una incursión de espíritu americanista y republicano, sino también como una necesidad de subsistencia del Estado chileno" Cfr. Mc EVOY, NOVOA, PALTI, 2012, p. 240.

6. Las interminables gestiones que debieron realizar, tanto O'Higgins como San Martín, entre otros patriotas, para lograr el financiamiento de la Expedición Libertadora, se concretaron el 20 de agosto de 1820 cuando zarpó dicha escuadra rumbo al Perú. Los problemas económicos con que atravesaban, tanto el gobierno de Chile como de las Provincias Unidas, así como las dudas e intrigas que se sembraban entre las elites y militares, hicieron de San Martín se alejase de la futura Argentina y se apoyase en Chile, específicamente en la figura de O'Higgins, quien "apostó" el todo por el todo en la confianza hacia el futuro Protector, incluso en desmedro del Senado chileno.

7. Al respecto se creó un gran debate sobre si la independencia del Perú fue una independencia concedida o concebida. Cfr. BONILLA, 2010.

8. En 1763 – y luego de la guerra de los siete años contra Francia–Inglaterra obtuvo el dominio de toda América septentrional. Trece años más tarde, pierde a sus trece colonias de Norteamérica.

9. Cfr. ROMERO PINTADO, 1994, pp. 29-34.

10. Cfr. DENEGRI, 1976, p. 225.

11. De hecho los buques de la Estación [inglesa] transportaron a representantes de las juntas independentistas de Cumaná y Caracas a diferentes lugares del Caribe, e incluso a Europa. Tal fue el caso del Wellington, que llevó a Bolívar a Gran Bretaña en junio de ese año." Cfr. ORTIZ SOTELO, 1993, p. 17. Cfr. Ortiz Sotelo, 2005.

12. Cfr. ROMERO PINTADO, 1994, p. 57.

13. Cfr. ORTIZ SOTELO, 1993, p. 10.

14. Cfr. DENEGRI LUNA, 1976, cap. IV.

15. Cfr. ORTIZ SOTELO, 1993, pp. 27 y 38-39.

16. Cfr. PUENTE CANDAMO,1974. Sobre la manera paciente y estratégica en que San Martín pensó y realizó la Expedición Libertadora.

17. En todo caso, no es un hecho netamente americano. Mientras que Guise y los ingleses luchaban contra los españoles en 1798, hubieron –algunos en pleno combate– varias sonadas de sublevación de la tripulación. Cfr. ROMERO, 1994, pp. 45-54.

18. "El proceso de independencia, entonces, es la historia de una minoría sobre privilegiada [...] que trató de seleccionar entre distintos sistemas de gobierno el que le permitiría la mayor cuota de riqueza, prestigio, poder, autorrealización o cualquier otra cosa que buscaban. El genuino patriotismo de algunos participantes no puede ser cuestionado. Sin embargo muchos otros innegablemente actuaron de acuerdo al más puro oportunismo" Cfr. ANNA, 2003, p. 43.

19. Cf. MC EVOY, 1999. Sobre la tenaz resistencia a la figura de Monteagudo por los patriotas y cómo fue depuesto por los mismos.

20. Nació en Buenos Aires en 1790.

21. Cfr. ORTIZ SOTELO, 1993, pp. 44-50.

22. "La mayor parte de estos cargos estuvieron ocupados desde un primer momento por peruanos o criollos, que no miraban con buenos ojos que un inglés estuviera desempeñando una posición tan elevada dentro de la estructura institucional". Cfr. ORTIZ SOTELO, 1993, p. 49.

23. Aunque sevillano de nacimiento, se asentó en el Perú y optó por la República.

24. Don José de San Martín llamó al contralmirante de la Escuadra chilena, don Manuel Blanco Encalada para encomendarle el mando de una División Naval. Este ilustre marino argentino realizó su carrera en la Armada española, optando por la causa de los patriotas chilenos en marzo de 1814.

25. Academia.edu. Consultado 29 abril 2013.
"Una aproximación a la imagen del caudillo sudamericano". Michel LAGUERRE KLEIMANN.
<http://www.academia.edu/1640844/Una_Aproximacion_a_la_imagen_del_caudillo_sudamericano>

## BIBLIOGRAFÍA


ANNA, T. *La caída del gobierno español en el Perú: el dilema de la independencia.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2003.

BONILLA, H. *Metáfora y Realidad de la Independencia en el Perú.* Lima, Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos, 2010.

BULMER-THOMAS, V. *La Historia Económica de América Latina desde la Independencia.* México, Fondo de Cultura Económica, 2000.

DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. *Historia Marítima del Perú. La Independencia - 1790-1826* (vol. I). Lima, Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú, 1974.

DENEGRI LUNA, Félix. *Historia Marítima del Perú. La República-1826 a 1851* (vol. I). Lima, Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú, 1976.

HOBSBAWM, E. *La era de la revolución: 1789-1848* (Segunda ed.). Buenos Aires, Crítica, 2011.

MC EVOY, C. "El motín de las palabras: la caída de Bernardo Monteagudo y la forja de la cultura política limeña (1821-1822)". En C. Mc Evoy, *Forjando la Nación. Ensayos sobre historia republicana* (pp. 1-60). Lima, Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú - The University of the South-Sewanee, 1999.

ORTIZ SOTELO, Jorge. *El Vicealmirante Martin Jorge Guise Wrigth.* Lima, Marina de Guerra del Perú, 1993.

ORTIZ SOTELO, Jorge. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos.* Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana / Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005.

REY DE CASTRO ARENAS, A. *El pensamiento político y la formación de la nacionalidad peruana, 1780-1820.* Lima, Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Unidad de Post-Grado, UNMSM, 2008.

ROMERO PINTADO, Fernando. (1994). *Guise y la aurora de la Armada Republicana.* Lima, Marina de Guerra del Perú-Dirección de Intereses Marítimos.

STUVEN, A. (2012). "La Expedición Libertadora del Perú". En C. MC EVOY, M. Novoa, & E. Palti (Edits.), *En el nudo del imperio. Independencia y democracia en el Perú,* pp. 229-249. Lima, IEP, IFEA.


---


**Contralmirante Javier Gaviola Tejada.** Director de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. Director de la *Revista de Marina.*

E.mail: gavio001@marina.pe

**Teniente Segundo Michel Laguerre Kleimann.** Historiador. Jefe de la División de Imagen de la Marina de Guerra del Perú. Estudió en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), Humanidades. Colaborador permanente de la *Revista de Marina.*

E.mail: Lague001@marina.mil.pe

# *Aspectos navales 1912-1914*

*DOCTOR HUMBERTO LECETA GÁLVEZ*

## SUBORDINACIÓN CONSTITUCIONAL DEL EJÉRCITO Y LA MARINA

*D*urante el periodo de la República Aristocrática y, de modo particular, en el gobierno del presidente Guillermo E. Billinghurst (1912-1914)[1], rigió la Constitución de 1860 y el funcionamiento del régimen democrático venido desde 1895. Bajo este marco el Ejército y la Marina estuvieron subordinados al gobierno constitucional, no deliberando políticamente como antaño, asumiendo la responsabilidad política de estos institutos el ministro de Guerra y Marina. La subordinación permitió el respeto al Estado de derecho, esto es entre otros, la autonomía y equilibrio de los poderes del estado, elecciones democráticas de sus autoridades y respeto al gobierno elegido, vigencia de las garantías constitucionales, etc.

Los institutos armados orientaron sus esfuerzos a profesionalizar sus miembros, participar en la reconstrucción de estas tras la guerra con Chile que los dejó desorganizados, sin recursos ni armamentos; para lo cual recibieron asistencia de las misiones militar y naval francesas aplicándose en su formación doctrinas de guerra. El Ejército emprendió cinco líneas de acción para la reconstrucción institucional: a). el servicio militar; b). la formación profesional; c). la eficiencia de unidades y servicios; d). el impulso técnico y, e). la organización de la defensa nacional[2].

La Marina, por su parte, orientó sus tareas a la reconstrucción de su fuerza y adecuación institucional toda vez que al término de la guerra con Chile no contaba unidad a flote alguna. En el periodo 1908-1912 se adquirieron los cruceros Scout

*Grau* y *Bolognesi*, los mismos que llegaron al Callao en agosto de 1907. En el periodo 1912-1914 arribaron los sumergibles *Ferré* y *Palacios* de importancia táctica y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*, ambas unidades contratados en el gobierno de Leguía. En cuanto al orden constitucional, la institución naval expresó entre 1899-1912 su adhesión a los gobiernos constitucionales tal como el ocurrido en la intentona sediciosa del líder liberal Augusto Durand en la madrugada del 2 de mayo de 1908 contra el presidente José Pardo[3].

A dos días de iniciarse el primer gobierno de Augusto B. Leguía (1908-1912), jefes y oficiales de la armada en servicio encabezados por el capitán de navío Pedro Garezón ofrecieron su saludo protocolar[4], siendo ocasión para que el gobernante ofreciera a este: "...importante ramo y que, para su desarrollo oiría la opinión de todos los jefes y oficiales allí presentes"[5]. La *Revista de Marina* vocero de la oficialidad naval poco después de asumir el gobierno Augusto B. Leguía, expresó sus favorables expectativas hacia la institución naval recordando su paso en la cartera de Hacienda y Comercio como artífice principal de la compra de los cruceros al lograr el financiamiento de estos[6].

La fallida revuelta pierolista del 29 de mayo de 1909 contra el presidente Leguía fue ocasión para que los comandantes de los buques de la escuadra se constituyeran, en sus puestos con orden de inamovilidad[7]. En la dársena la vigilancia fue encomendada a marineros armados, quienes hicieron rondas en las lanchas del crucero *Lima*[8]; en los buques de la escuadra, al recibir el sábado 29 de mayo de 1909 la noticia de la toma furtiva del Palacio por pierolistas, encendieron sus calderas listos para hacerse a la mar, enviando a sus jefes en comisión a la prefectura porteña para manifestar a la autoridad política: "...su adhesión al gobierno y que, en caso necesario, se le asilaría en la escuadra" a Leguía[9].

Estas demostraciones de subordinación de los institutos armados al régimen constitucional durante 17 años, sin embargo, fue quebrantado el 4 de febrero de 1914 cuando el Ejército al mando del coronel Óscar R. Benavides oficial victorioso en el conflicto de 1911 con Colombia en el río Caquetá, en el nororiente patrio y Jefe del Estado Mayor dirigió el golpe de estado desde Chorrillos, contando con la conspiración de líderes parlamentarios opositores del presidente Guillermo Billinghurst. Constituyó este pronunciamiento el primer golpe de Estado en el siglo XX, convirtiendo al Ejército nuevamente en la institución deliberante y artífice del tercer militarismo[10]. La Marina se adhirió, tal como se examina más adelante.

## ASPECTOS NAVALES EN EL GOBIERNO DE BILLINGHURST

Tras la proclamación de Guillermo E. Billinghurst como presidente Constitucional de la República por el Congreso el 19 de agosto de 1912[11], los jefes y oficiales de la Marina ofrecieron su saludo y reconocimiento al siguiente día[12].

### *POLÍTICA NAVAL*

El presidente Billinghurst a diez meses de asumir la jefatura del Estado enjuició la política naval de su predecesor el presidente Augusto B. Leguía, señalando:

> "Aunque el Perú sigue una política internacional de paz y respeto por el derecho ajeno, no podría prudentemente, dejar de atender a las exigencias de la defensa armada y, por modestas que sean sus necesidades en este orden, los reglones ordinarios del presupuesto, no permitirían hoy aumentar los elementos materiales del Ejército como garantía para el futuro. La política de armamentos estuvo mal orientada durante el gobierno pasado. Fue un grave error invertir dinero en comprar buques como el *Dupuy de Lome* y en exagerar los servicios auxiliares marítimos descuidando la defensa terrestre del país, que sería peligroso no desarrollar en proporción moderada pero eficaz y metódica"[13].

La opinión presidencial coincidía con del Jefe de la Misión Naval francesa para quién Leguía había esbozado una política naval que, mostrando interés y simpatías por la Marina muchas veces se tradujo en ciertas imposiciones más emotivas que basadas en planes. Este severo enjuiciamiento, se basó seguramente en el Mensaje de Leguía ante el Congreso, quién expresó al respecto:

> "La Marina está en excelentes condiciones y sus barcos están cumpliendo sus objetivos satisfactoriamente, tanto en la costa del Pacífico como en el Amazonas y sus afluentes. Sobre la adquisición de material bélico, ustedes (el Congreso) serán totalmente informados de todos los detalles. Por de pronto podemos decir con satisfacción, que hemos adquirido elementos combinados que no pueden ser mejores y que así refuerzan nuestro poder de defensa y que garantizan más efectivamente la paz y seguridad ante nuevas estratagemas"[14].

El Mensaje de Leguía compartía, desde luego, los argumentos de política naval esbozados en la Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1911, en la cual se advierte este concepto estratégico más dedicado a impresionar a los miembros del Congreso que mostrar a una realidad basada en los escasos recursos económicos de la Nación, al señalar que:

"Existe un Plan General adoptado para asegurar la defensa de nuestro litoral; por ahora, el Callao es un puerto de refugio y única base naval donde se encuentran todos los establecimientos, diques, arsenales, factorías que dan vida a una marina de guerra. Se han iniciado ya las obras de defensa de dicho puerto, pero determinadas circunstancias han impedido completar el sistema. Pero las obras ejecutadas y convenientemente armadas han puesto a nuestro principal puerto a cubierto de un bombardeo... la defensa de nuestro territorio contra un enemigo que haya logrado el dominio del mar es casi imposible por la extensión de nuestro litoral. Aunque no tenemos ahora el dominio del sur del Pacífico, no podemos renunciar defender nuestras costas. No podemos soñar con una escuadra de poderosos acorazados, pero debemos apelar a otros recursos que indica el arte de la guerra. Este resultado puede alcanzarse sin demasiados sacrificios si se puede contar con el apoyo del cuerpo Legislativo. El Callao gracias a las obras de fortificación podrá defender pasivamente y rechazar una agresión; pero para lograrlo es necesario poseer un conjunto completo de elementos que deben constituir la defensa fija y móvil de nuestro litoral. a) Defensa móvil: baterías de costa, flotillas de destroyers, torpederos y sumergibles en los cuales se exigirá más que poder ofensivo, mucha velocidad y un gran radio de acción"[15].

Las diferencias de opinión de Billinghurst y Leguía sobre la política naval, sin embargo, no mejoraron las condiciones materiales de la Armada; más bien, hubo una peligrosa inactividad de la Escuadra entre 1913 y 1914 tal como advirtió el ministro de Guerra y Marina del Gobierno de Óscar R. Benavides al evaluar que el año 1913 la Escuadra permaneció peligrosamente inactiva con proyección para la mayor parte del año 1914 debido al reducido presupuesto para gastos operativos y adquisición de repuestos indispensables para que estas unidades se mantengan en estado operativo[16]. En la Memoria, se lee, por ejemplo:

"Es verdaderamente sensible que por razones que no se ocultaran, los indicados cruceros hayan tenido que permanecer anclados en el Callao, durante la mayor parte del año, impidiendo esta inamovilidad que sus tripulaciones adquieran la práctica y los hábitos que crea la navegación, sin los cuales no puede haber buenos marinos, pero ya que no era dable remover ese obstáculo, han aprovechado el tiempo en ejercicios de tiro, abordajes, lanzamiento de torpedos y otros igualmente necesarios"[17].

En otra parte de la Memoria se refiere a la reducción presupuestal para los cruceros *Grau* y *Bolognesi* en estos términos:

"...de manera que la reducción de esta cantidad ( Lp 40 000,00 ) cualquiera que sea su monto, tendrá que afectar el servicio de aquellas unidades. Ya que hemos aceptado el sacrificio que nos impuso la adquisición de los dos mencionados cruceros, no es discreto dejarlos en abandono, porque de tal suerte, pronto los veríamos en completo deterioro"[18].

*ORGANIZACIÓN NAVAL*

La organización de la Marina en 1912 se encontraba aún regida por el Código de la Marina Militar del Perú de 1886 que establecía que la línea directa del mando naval dependía del ministro de Guerra y Marina. La estructura orgánica comprendía dos comandancias generales: el Departamento Marítimo y el Departamento Fluvial y Jefatura del Apostadero en el lago Titicaca[19]. Luego sobrevinieron ligeras modificaciones[20].

Con ocasión de la llegada de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* y la difusión de nuevas ideas aportadas por oficiales que habían participado en la comisión de construcción de dichos cruceros, se promovió la creación del Estado Mayor General de Marina[21]. Asimismo, se argumentó que la dependencia política-administrativa de la Marina de Guerra al Ministerio de Guerra y Marina, restringía su actuación por una inadecuada e incomprendida unificación de recursos y reglamentos que no coincidían con el carácter de la guerra en el mar dejando necesidades insatisfechas. En 1908 no prosperó una iniciativa de independizar política y administrativamente a la Marina de crear un ministerio. Al respecto, el ministro de Guerra y Marina general Pedro E. Muñiz argumentó que el personal y material de la Marina era muy reducido, por lo que no ameritaba su separación del Ministerio de Guerra y Marina. No obstante, como ya se mencionó, en ese año fue creado el cargo de director de Marina –similar al cargo de director de Guerra en el Ejército– como la plaza más alta en Marina dependiente del ministro de Guerra y Marina con carácter de órgano administrativo y estratégico, en tanto se esperaba la creación y organización del Estado Mayor General de Marina tal como recién ocurriría en 1915[22]. La Misión Naval francesa propuso como organización y función naval la Dirección o futuro Estado Mayor[23].

Artículos publicados en la *Revista de Marina* en 1908 abogaron por el establecimiento del Estado Mayor General de Marina[24] como el planteamiento del capitán de navío Ramón Sánchez Carrión[25]. Entre 1908 y 1910 no hubo resultados favorables para su establecimiento[26]. En 1910 el ministro del Ramo coronel Ernesto D. Zapata en su Memoria dirigida al Congreso argumentó, al igual que

el general Muñiz dos años antes, que era indispensable la creación del Estado Mayor de Marina, justificando su demora por la escasez de personal técnico y los limitados elementos navales que impedían su constitución[27]. El presidente Leguía en su Mensaje de 1910 al Congreso instó a la representación nacional especial interés para establecer el Estado Mayor General de Marina por su trascendencia en la organización naval[28].

*PRESUPUESTO DE MARINA*

Explicando retrospectivamente el "verdadero gasto" del presupuesto de Marina 1912 el ministro de Guerra y Marina del gobierno transitorio de Óscar Benavides Pedro Muñiz, señaló que fue de Lp 132 028, es decir, el 15,96% del ministerio[29] (Lp 646 640,00)[30]; constituyendo, en todo caso, el año que más se gastó en la Marina[31], si se compara con los años 1917 y 1918 que disminuyeron a Lp 121 528 pese al aumento de precios[32]. El presupuesto de 1913 fue similar al de 1912 al disponer la Ley N ° 1609 la prórroga del anterior (1912) al no discutirse y aprobarse en la fecha prevista por el Congreso este importante instrumento de gestión pública ante la oposición del Congreso al presidente Billinghurst, al no contar con mayoría parlamentaria que lo respaldara, desde que inició su mandato el 24 de setiembre de 1912.

Los presupuestos de 1912 y 1913 no consignaron: a) sumas destinadas a servicios creados por leyes vigentes; b) adquisición de nuevas unidades y necesidad de servirlas y mantenerlas; c) aumento de personal de la Misión francesa y, d) aumento en el valor del vestuario y equipo del Ejército, en armonía con el aumento de su efectivo con vista del detenido estudios practicado sobre el particular[33]; generándose déficits en ciertas partidas que, más tarde en el presupuesto de 1915 fueron justificadas[34] a fin de: "...conciliar la estabilidad y el progreso de la institución militar con las estrecheces de nuestro estado económico"[35].

En el presupuesto de 1914 volvió a presentarse el problema de la "rebaja" en las partidas para el sostenimiento de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, siendo justificado por el titular del Ramo de Guerra y Marina del gobierno transitorio de Óscar R Benavides, al indicar que:

> "La partida destinada al sostenimiento de los cruceros *Grau* y *Bolognesi* fue rebajada en Lp 20 000,0,00, seguramente porque se consideró factible que bastaran las Lp 30 000 presupuestadas; pero tal intento no se ha realizado ni puede realizarse"[36].



Presidente Guillermo E. Billinghurst

El ministro Muñiz explicaba a las cámaras que, los gastos originados por los cruceros -exceptuando carenamiento y combustible- se hallaban en los presupuestos administrativos respectivos aprobados por el gobierno después de "consultar todas las economías posibles" que ascendían a Lp 40 000.0.00 al año; de manera que: "...la reducción de esta cantidad cualquiera que sea de momento tendrían que afectar el servicio de aquellas unidades"[37]. Igualmente, en la Memoria el ministro señaló que bajo las nuevas circunstancias políticas el nuevo gobierno[38] había consignado partidas para el mantenimiento de los cruceros en el entendido que se ha: "...aceptado el sacrificio que nos impuso la adquisición de los dos mencionados cruceros, no es discreto dejarlos en abandono, porque pronto los veríamos en completo deterioro, inutilizados para el objeto a que están destinados y que llenan de manera satisfactoria"[39].

*FUERZA NAVAL*

Entre 1912-1914 no se adquirieron nuevas unidades e instalaciones a diferencia del dinámico y fructífero periodo anterior (1908-1912)[40]. Integraban la fuerza naval los cruceros *Grau* y *Bolognesi* arribados en agosto de 1907, el cazatorpedero *Rodríguez* que entregado en 1912 e incorporado con retraso a la flota del Pacífico en 1914, los sumergibles *Ferré* y *Palacios* de importancia táctica llegados entre 1912 y 1913, las antiguas unidades: el transporte *Iquitos*, el crucero *Lima* y el viejo pontón *Perú;* no incorporándose a la fuerza el crucero *Aguirre* pese que hubo contrato, primer pago y trabajos de acondicionamiento.

*Transportes* Iquitos.

El transporte *Iquitos* fue encargado de llevar la dotación del nuevo crucero acorazado *Aguirre*, el traslado del personal del cazatorpedero *Rodríguez* y a los jóvenes que seguirían cursos en un pensionado para maquinistas en Inglaterra. El transporte zarpó el 30 de junio de 1912[41]; al llegar a Montevideo, según fuentes del Ministerio de Relaciones Exteriores, se tomó conocimiento del mal estado en que se encontraba la nave y el personal[42]. A la partida de Montevideo dejaron muchos problemas que tuvo que resolver el Cónsul[43]. Arribó a la isla de San Vicente de Cabo Verde el 22 de agosto 1912 en la que se adquirieron provisiones[44], víveres y agua. Tras 11 días de navegación arribó a Lorient el 6 de setiembre 1912 su primer destino en Europa.

El contralmirante Manuel Villavicencio informó a la Marina del estado lamentable en que se encontraba el transporte. Al término del desembarque del

personal y material del crucero *Aguirre* zarpó a Liverpool para entrar a dique seco y hacer reparaciones de urgencia que necesitaba, la misma que se encargó la Casa Camell Laird & Co. en Birkenhead el 27 de setiembre[45], permaneciendo aproximadamente tres meses en los astilleros de Birkenhead más del estipulado para sus reparaciones las cuales no fueron satisfactorias[46], costando mucho más dinero de lo previsto[47]. Partió de Liverpool el 21 de diciembre de 1912 con rumbo al puerto de Lorient en Francia donde arribó sin mayores contratiempos el 24 a las 4 de la tarde[48]. Un mes después, el 23 de enero de 1913, salió rumbo a Pará (Brasil). Tras 18 días de navegación con fuerte temporal al sur de las Azores, avistaron el puerto de Pará donde se encontraba el cazatorpedero *Rodríguez* aún con tripulación francesa. Al término de la ceremonia del cambio de pabellón y desembarcar a los 30 hombres y material de artillería a 11 días de estadía, partió rumbo a Montevideo y, finalmente al Callao[49]. Al paso por el estrecho de Magallanes los pasajeros con gran entusiasmo se pusieron a pintar el buque "de la quilla a la perilla" para llegar al Perú remozados.

El corresponsal de *El Comercio* con el seudónimo de *Mariaci,* pasajero del *Iquitos* desde Lorient formuló comentarios favorables sobre la compra controvertida de este navío, enfatizando que si bien la compra del *Iquitos* había provocado discusiones e injustificados ataques en la prensa de ese entonces calificándolo como buque inservible, incapaz de soportar alguna travesía, sin embargo con el tiempo se encargó de probar que su compra fue honrada, patriótica y sana y que este buque había prestado importantes y valiosos servicios al país. Añadiendo:

> "El *Iquitos* destacaba en el azul del firmamento las líneas de su casco de puro corte inglés y levantaba al cielo su proa. El *Dupuy* de lineamientos chocantes, más grande, casi el doble del otro, se balanceaba pesadamente un poco más lejos, como un hipopótamo. Mucho se ha hablado del viaje de venida desde Europa del *Iquitos*. Declaro que los marinos me inspiran las simpatías más grandes, grandes afectos podría decir. Todos salvo mínimas excepciones, son almas buenas, generosas, abnegadas. En la misión que se han impuesto en su carrera, hay mucho de humanitarismo y de sacrificio. Si a veces se convierten en elementos destructores, en elementos de muerte, es porque los convencionalismos que nos rigen lo quieren así. Y nuestros marinos peruanos, nuestros jóvenes marinos, conforman la brillante tradición que los acompaña desde los felices tiempos del renombre naval del Perú. Son valientes, modestos, galantes, respetuosos y sobre todo conocen a fondo su profesión".

El 30 de marzo de 1913 al avistarse el puerto del Callao recibió una orden telegráfica del comandante general de la Escuadra para: "...que fondee a popa del dique con el propósito de pasar su inspección sanitaria y al término de ella, enmendara su fondeadero en su sitio asignado y de cumplimiento a su rutina de trabajo"[50]. El transporte, posteriormente, fue arrendado a una casa comercial del Callao; el primer contrato celebrado en 1915 produjo la suma de Lp 5 000 en diez meses; el posterior, Lp 14 943,3,18, las mismas que fueron destinadas al pago de material de guerra.

*Cazatorpedero* Rodríguez

El gobierno peruano decidió en 1911 adquirir un buque de superficie de tipo ligero acorde con las disponibilidades económicas del erario[51]. El contrato se firmó con los Astilleros Schneider et Cie. de Tolón por 2 318 000 francos, según la Cancillería; otra, indicaba Lp 80 000[52]. En enero de 1912 fue echado al agua denominándosele *Teniente Rodríguez* contando con las mismas características de los buques de igual clase que la Marina Francesa había construido desde 1910[53]. Se comisionó al teniente primero José R. Gálvez supervisar la construcción quién asumió con celo, pues exigió en ocasiones se hicieran las reformas necesarias al considerar que la casa Schneider no había cumplido con lo estipulado en el contrato.

El 10 de octubre de 1912 salió de Tolón rumbo al Callao[54]. Al arribar a Santa Cruz de Tenerife el 7 de noviembre de 1912 para la faena de víveres y combustible, recibió la orden de dirigirse a Belem do Pará donde deberían entregar el buque a la dotación peruana que se encargaría de llevarlo a Iquitos para reforzar la Flotilla Naval surta en ese puerto al haber ocurrido un incidente en la frontera con Colombia en julio. En el puerto español se gestionó la patente fluvial. El 28 de noviembre la nave arribó a Belem do Pará, en el que ocurrió un accidente al colisionar con un buque mercante haciéndolo perder parte de la proa. Fue recibido por una comisión naval peruana que solicitó al gobierno del Brasil permiso de libre paso. El 5 de diciembre de 1912 se realizó la ceremonia de cambio de pabellones quedando desde ese momento incorporado a la Fuerza Naval del Perú el cazatorpedero *Teniente Rodríguez*; el capitán de fragata Carlos García Rosell fue el encargado de recibir el buque, para lo cual se procedió a dar lectura al acta de sustitución del Pabellón Nacional que después de aprobada fue suscrita por todos los presentes[55].

La orden impartida por la superioridad naval para que el *Rodríguez* integrara la Flotilla Naval de Iquitos generó discrepancias entre la oficialidad

al considerar que debía revocarse la orden de dirigirse a Iquitos ya que de lo contrario solo se conseguiría el deterioro ya iniciado, toda vez que no había sido construido para surcar ríos, pues una palizada o varadura sería suficiente para destruirlo[56].

El gobierno del Brasil ordenó por cable a los gobernadores de Pará y Amazonas facilitasen el paso del *Rodríguez* con destino a Iquitos para efectuar reparaciones en Belem en el astillero Val de Cans luego de haber sido colisionado por un barco mercante[57]. En tanto el *Rodríguez* permanecía en dicho puerto, el 1° de abril 1913, se embarcaron en el vapor *Mantaro* con destino a Belem do Pará el resto del personal que integraría la dotación del cazatorpedero *Rodríguez*[58]. En la Memoria de 1913 al Congreso del ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela informó sobre la situación del *Rodríguez*:

> "La nave hizo sus pruebas en noviembre de 1912 y adquirido el buque por el gobierno del Perú, ha realizado sin el menor inconveniente, viaje de Tolón hasta el Pará, donde se encuentra actualmente de Estación, atendiendo a su reparación a causa de una colisión que recibió"[59].

Billinghurst en su Mensaje Presidencial al Congreso de julio de 1913 hace referencia escueta de la nave, sin explicar lo que ocurría en él: "El *Rodríguez* está en Pará conduciendo investigaciones en relación a la navegación de ríos". Desde su llegada a Pará, el *Rodríguez* permaneció en exceso en aguas brasileras aproximadamente un año y ocho meses[60]. El 15 de julio de 1914 el *Rodríguez* aún se encontraba en Pará. No se ha encontrado información sobre fecha de zarpe de Belem ni disposición del gobierno de Benavides que anulaba la partida a Iquitos. Se presume que lo hizo a fines de julio o en los primeros días del mes de agosto ya que al 15 de ese mes la Lista de Revista indicaba que navegaba rumbo al Callao, vía el recién inaugurado Canal de Panamá[61]. En la Memoria del ministro de Guerra y Marina General (r) Pedro Muñiz de julio de 1914 alude la larga permanencia de esta nave en la Amazonía y su paso por el canal de Panamá:

> "No encontrando razón que justificara la permanencia de este buque en la rada del Pará, traté desde que me hice cargo del Ministerio de remediar los inconvenientes que se presentaban para que siguiese viaje al Callao y conseguido este propósito, impartí las órdenes necesarias para que se pusiese en marcha. El Gobierno de los Estados Unidos de América dando una prueba más de sus amistosos sentimientos hacia el Perú, se dignó acoger favorablemente nuestras gestiones para que permitiera el paso de la

expresada nave por el Canal de Panamá, y en tal virtud, dentro de pocos días surcará las aguas del Pacífico aprovechando de las enorme ventaja que ofrece esa nueva ruta que ha de ser en todo tiempo el mejor exponente del saber y del esfuerzo humano"[62].

El Boletín de la Compañía a cargo del Canal de Panamá informó sobre el paso de la nave de guerra por el canal que destacó su primicia de primer buque de guerra que atravesaba por él[63].

El arribo al puerto del Callao se presume fue entre el 22 a 26 de agosto de 1914, empleando una velocidad económica entre 12 y 14 nudos. El *Rodríguez* al arribar al Callao instaló a bordo un equipo electrógeno para evitar el trabajo permanente de la planta de ingeniería con el consiguiente ahorro de carbón. Esta mejora se complementó con dos electrobombas de agua dulce y de agua salada para los servicios del buque.

Dupuy de Lome *o crucero* Aguirre

En sesión secreta la Cámara de Diputados del 12 de diciembre de 1912 se discutió los contratos celebrados por el gobierno de Leguía para la adquisición de unidades navales, trascendiendo en ella, críticas por la adquisición del *Dupuy de Lome* en la que se dijo no hubo previsión ni acierto, por lo cual se formó una comisión técnica para que informe sobre la posibilidad que el viejo crucero francés soportase el cambio de armamento. El corresponsal de *El Comercio* con seudónimo de Mariaci pasajero del *Iquitos* desde Lorient, formuló comentarios adversos a la compra controvertida del *Aguirre,* calificándolo de: "...fósil de los mares", por lo cual el país cargaría con un: "...desecho de la marina francesa, de esa marina que por su actual desorganización y sus recientes fracasos cada día va a menos en el mundo, según su misma prensa. Verdad también que en la adquisición del famoso *Dupuy de Lome* se consultaron otros intereses y se descartaron por completo los de la Patria...y esto nada tenía de extraño porque la inescrupulosidad era la norma de conducta en que se inspiraba siempre el gobierno que regia al país en aquel entonces".

El primer pago de la cuota al parecer se efectuó en marzo de 1912 no efectuándose ningún otro, según se deduce del oficio del oficial mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores al Director de Marina[64]. En octubre de 1913 los problemas suscitados por la falta de pago se hicieron sentir con más evidencia al extremo de paralizarse los trabajos de reacondicionamiento, permaneciendo el buque en el puerto de Lorient en espera de una decisión del gobierno peruano. Las demoras en algún momento fueron conocidas y comentadas en la ciudad

de Lorient tal como se expone en forma humorística en el periódico *Le Matin* y remitido por el ministro de la República en Francia[65]. En Chile, la adquisición del *Dupuy de Lome* fue comentada en diversos medios de información los cuales se encargaron de dar la noticia con proyecciones exageradas unos, y otros, con toda gama de disquisiciones de tipo político. *El Mercurio de Valparaíso* apunta claramente el interés que suscitó lo relacionado con nuestra Marina[66].

La controversia sobre el crítico estado del crucero, era que la munición que utilizaba su artillería ya no se fabricaba[67], así como la situación económica, convergieron en la decisión del gobierno de Billinghurst de cancelar los pagos. El estallido de la Primera Guerra Mundial en setiembre de 1914 alivió el compromiso con el gobierno francés. La Misión Naval a cargo del capitán de navío Ernesto de Mora, devolvió el buque en octubre de 1914 al gobernador marítimo del puerto de Lorient y su dotación retornó al Callao a bordo del vapor *Urubamba*. La reactivación del *Dupuy de Lome* fue, asimismo, descartada por el problema de la munición que utilizaba.

*Sumergibles*

Guilleux La Roerie comandante francés de la Academia de Marina y miembro de la Misión Naval Francesa en Lima formuló apreciaciones sobre la situación naval del Perú entre 1910 y 1912 que, por sus conceptos singulares, son de interés para comprender la adquisición de los sumergibles:

> "A causa de la imprecisión de las fronteras, hubo muchas tensiones con Ecuador, Colombia y con Chile... En vista de la desproporción de los medios, no se podía considerar la lucha de tipo clásico: combate entre fuerzas de línea con el dominio del mar para el vencedor. Se podía esperar que renunciar a este dominio no habría tenido consecuencias absolutamente catastróficas en la esfera puramente marítima: la realización de un verdadero bloqueo parecía penosa. Desde luego, de ningún modo podría buscarse un combate entre escuadras... En esos tiempos, cuando se hablaba de oponerse a un desembarco el eco respondía: 'flotillas', en 1890 decía: 'torpederas' y en 1912 decía: 'submarinos'[68].

La doctrina de la guerra naval varió desde la guerra franco-prusiana, al dar más importancia a torpederos y luego a los sumergibles. La defensa de los puertos y ataques en descubierta de una flota eran confiados a estas unidades aprovechando su alta velocidad en superficie y nula o casi nula obra muerta. La *Revista de Marina* inició una solitaria campaña[69] para elaborar un programa

naval que comprendiera no solo la adquisición de buques, sino también la construcción de un puerto militar, dique, factoría, depósitos y varadero para torpederos[70]. Para entonces se había iniciado una segunda colecta nacional, esta vez para adquirir un buque escuela a vela[71]. Las voces en contra de la idea del velero se dejaron sentir dentro y fuera de Pro-Marina. Finalmente, a pedido de la referida asociación, se sometió el asunto a una comisión conformada por tres jefes navales: Ernesto de Mora, Ernesto Caballero y Lastres y Ricardo Pimentel. La comisión emitió dictamen en marzo de 1910 recomendando emplear los fondos recaudados en un sumergible, única manera de contrarrestar en algo el poder naval de eventuales contrincantes, impidiendo o al menos disuadiendo su aproximación a nuestros puertos[72]. La propuesta de la comisión fue favorablemente acogida por la oficialidad y en Pro-Marina[73]. Fue así como se gestó la idea de adquirir una flotilla de submarinos o sumergibles acorde con las nuevas técnicas en su empleo táctico. Se hicieron planes y escribieron artículos. En uno de ellos se decía:

> "Los viejos moldes y estrategias navales, caducaron a la aparición del sumergible, por lo tanto que sea el sumergible, la base para una nueva orientación para la Marina, que sean las nuevas armas, los torpedos, las minas y los hidroaviones, las que hagan revivir el espíritu de los indomables marinos que fueron otrora gloria y orgullo nuestro y ejemplo venerado de todos"[74].

Las relaciones críticas con los países limítrofes como Chile, Colombia y Ecuador entre 1907 a 1913, hizo ver la necesidad de contar con una Marina acorde a la situación del momento en que se vivía. El gobierno aprobó la compra, sin previa consulta a las cámaras legislativas, de dos sumergibles franceses del modelo preparado por Máxime Laubeuf para la Casa Schneider, quien sostenía: "Que el mayor timbre de gloria del sumergible consiste en haber sido proclamado como el arma del débil y del pobre"[75]. Laubeuf varió poco a poco sus diseños suprimiendo todo aquello que pudiera implicar resistencia hidrodinámica considerando innecesaria, entre otras cosas, la presencia del llamado "kiosko", superestructura que cumplía las funciones que hoy tiene la torre de un submarino. Pronto vendió submarinos a Inglaterra, Grecia, Japón, Turquía y Rumania. El modelo que vendió al Perú a principios de 1910 solo pudo variarse cuando ya estaba en construcción[76]. ¿Por qué se adquirieron "sumergibles" y no "submarinos", que es el vocablo con que hoy en día se conoce a este tipo de nave? A comienzos de 1900 el ingeniero francés Laubeuf calificó a su barco como un "sumergible", pues sus formas y modo de construcción diferían del "submarino". La diferencia básica era por la construcción de naves de un casco único o de doble casco[77].

La Resolución Suprema de 27 de mayo de 1910 nombró una comisión especial para supervisar y recepcionar la construcción naval de dichas unidades. Estuvo integrada por un jefe y un oficial de marina a quienes serían considerados como embarcados y disfrutarían de doble haber de su clase[78]. El capitán de corbeta Ernesto Caballero y Lastres y el teniente primero Juan Althaus fueron los oficiales nombrados para viajar a Francia en la indicada comisión; zarparon rumbo a Europa el 6 de junio a bordo del vapor *Chile*[79].

El contrato para la construcción de los sumergibles tipo S.C.1 entre el gobierno peruano se firmó en el mes de mayo de 1910[80], iniciando La empresa la construcción de los sumergibles el 7 de setiembre de 1910. Se determinó se denominasen *Teniente Aguirre* el S.C.1[81] y *Teniente Palacios* el S.C. 2 de los sumergibles, estimando *Perú Today* como costo de cada uno de ellos en Lp 60 000[82]. La construcción y entrega de estos sumergibles tuvo una demora mayor a la estipulada que, al parecer la construcción de un tercer sumergible para la marina griega influyó en este caso, tiempo que fue aprovechado por los oficiales peruanos que tuvieron la oportunidad de practicar en sumergibles de la armada francesa. En enero de 1911 las baterías del *Ferré* recibieron su carga inicial y en abril el *Palacios*. Ambos lanzamientos, cada uno en su momento, ocurrieron en el río Saona para luego ser transportados en barcazas hasta la desembocadura del río Ródano para pasar a la caleta de Saint Mandrier en la rada de Tolón en cuyo lugar la casa Schneider tenía una estación para submarinos y prueba de torpedos[83]. La dotación de un sumergible tipo S.C. fue de 18 hombres: un comandante, segundo comandante, cinco electricistas de diferentes grados, cinco torpedistas de diferentes grados, cinco mecánicos y un timonel[84].

Uno de los problemas vinculado con la construcción fue la entrega de las unidades a los clientes de ultramar. En el caso de los sumergibles peruanos se pensó en remolcarlos hasta el Callao, sin embargo, la Compañía Schneider consideró que la mejor manera de entregarlos sería construir un buque-dique que pudiera transportarlos sin el peligro que significaría llevarlos a remolque a grandes distancias. Los miembros de la comisión peruana insistieron en la opción del buque-dique, insinuando la posibilidad de comprar el buque con el propósito de convertirlo en estación de sumergibles[85]. En diciembre de 1910 la casa Schneider empezó la construcción en sus astilleros de la Gironda, su primer buque porta sumergibles al que puso el significativo nombre de *Kangourou*. Siendo esta su primera experiencia, arribó esta nave a Tolón el 12 de junio de 1912 para recibir a bordo al sumergible; las maniobras demoraron cerca de un mes pues tuvieron

que hacer algunos cambios de acuerdo a la práctica del embarque. Terminada esta maniobra y, una vez asegurado perfectamente el *Ferré,* zarpó de Tolón el 26 de julio de 1912 con destino al Callao[86] puerto al que arribó el 19 de octubre a pocas semanas de haber asumido Guillermo Billinghurst el gobierno. Fue recibido calurosamente causando curiosidad el *Kangourou,* pues era la primera vez que llegaba a ese puerto un buque de esta naturaleza[87].

El *Ferré* con el pabellón desplegado, el personal con ropa del día y en puesto de maniobra, salió del buque madrina con sus propias máquinas, navegó en la bahía y luego fondeó entre el crucero *Grau* y el *Lima.* Gran cantidad de embarcaciones siguió a la flamante unidad que así se incorporaba a la Escuadra. El ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela acompañado del comandante de las Milicias Navales y capitán de puerto y altos oficiales de Marina, encabezó la comitiva de recepción[88]. Decía un artículo de *El Comercio*: "La Nación ha rendido un homenaje de gratitud a Diego Ferré, dándole su nombre al sumergible que acaba de incorporarse a la naciente Armada Nacional y que esta unidad que lleva el nombre de *Ferré*, sea símbolo de gloria para nuestra amada patria"[89]. La primera dotación del sumergible *Ferré* estuvo comandada por el teniente primero Juan Althaus Dartnell[90]. El nuevo submarino entró a las aguas del Pacífico el 4 de noviembre de 1912. Después de un número de maniobras en superficie se sumergió hasta que solo el periscopio de proa estuvo visible y se dirigió a la isla de San Lorenzo emergiendo a la superficie para indicar que todo marchaba bien[91]. El 13 de noviembre de 1912 el sumergible *Ferré* hizo su primera inmersión oficial contando con la presencia del ministro de Guerra y Marina General Enrique Varela, cuyos ejercicios tuvieron una hora de duración. El 7 de diciembre 1912 el contralmirante Gárezon, jefe de las Milicias Navales, asistió a los ejercicios que llevó a cabo el *Ferré* en la bahía de Ancón[92].

En agosto de 1913, el *Palacios* terminada sus pruebas en el astillero fue embarcado a bordo del *Kangourou*[93], esta vez con mayor experiencia; haciéndose la maniobra en menor tiempo y preparación para su largo viaje hasta el Callao al que arribó a mediados de octubre. El 3 de noviembre con el buque-dique lastrado se le puso a flote navegando en medio de la expectativa y júbilo del pueblo chalaco hasta su fondeadero asignado. La primera dotación del sumergible *Palacios* fue comandada por el capitán de corbeta José R. Gálvez Chipoco[94]. El 6 de noviembre de 1913 el *Palacios* hizo su primera inmersión con las precauciones del caso pues se observaba y comprobaba la estabilidad del barco. En los días siguientes los ensayos serían de más amplitud[95].

El *Palacios* se encontraba fondeado con una única ancla y cadena, haciéndose necesario proveerlo de otra con su respectiva cadena, según decía el consejo; contaba con personal estrictamente necesario puesto al corriente de las maniobras que ejecuta, conviniéndose que las reparaciones indispensables en el sumergible se harían en el crucero *Almirante Grau*[96].

Ambos sumergibles que llegaron de Francia con dotaciones reducidas completándose a los pocos días de su arribo al Callao hasta alcanzar 20 hombres de capitán a paje; en 1914 aumentó su planta de oficiales al mando del teniente segundo Daniel Caballero Lastres para el *Palacios* y Jorge Gutiérrez en el *Ferré*[97]; ambos habían sido instruido en el manejo de este tipo de unidades. Al arribó del *Palacios* quedó conformada la Escuadrilla de Submarinos. El capitán de fragata Guette, jefe de la Misión Naval Francesa, propició la contratación de dos oficiales franceses que habían servido en submarinos para que sirvieran de instructores: los alféreces de navío Joseph Alexandre Theron y Luis Charles Guilleaux. El primero, se desempeñó como jefe de la Estación de Sumergibles, servicio de torpedos y Junta de Explosivos hasta 1913 en que se hizo cargo de la dirección de la Escuela Naval.

*Recesión de contratos de submarinos*

En octubre de 1913 el Congreso de la República interpeló durante 9 días en sesión secreta al ministro de Guerra y Marina, general Enrique Varela[98]. La interpelación se basó principalmente en la recesión de la compra de los submarinos adquiridos por el gobierno de Leguía a la Compañía "Electric Boat" de los Estados Unidos. En dicha interpelación el senador Rafael Grau reveló que esas unidades fueron compradas por la Marina chilena que los bautizó como *Iquique* y *Arica*, incorporándose solo el primero, pues el *Arica* fue vendido al Canadá al comenzar la primera guerra mundial[99]. En aquella interpelación, no se hizo referencia al contrato de compra del crucero *Dupuy de Lome* que, igualmente, fue rescindido por Billinghurst.

## *LA MARINA Y EL GOLPE DE ESTADO DEL 4 DE FEBRERO DE 1914*

*Condicionamientos para la crisis política; golpe de Estado*

La historiografía republicana llama la atención sobre el breve periodo del gobierno del presidente Billinghurst –entre el 24 de setiembre de 1912 y el 4 de febrero de 1914– por los singulares e intensos hechos sociales, sindicales, laborales,

internacionales, constitucionales, fiscales y políticos que motivaron más de una tensión y, que finalmente, concurrieron en la crisis política y golpe de estado del 4 de febrero de 1914 que encabezó el coronel Óscar Benavides, originando en el decir de Basadre la "primera crisis en la República Aristocrática"[100].

*Problemas y reformas inconclusas.*

Generalmente se ha caracterizado al gobierno de Billinghurst como populista[101] o, cuando menos, compartir características de un populismo temprano[102]. Independiente de las explicaciones que se ofrecen sobre la época y el gobierno, ocurrieron hechos atípicos. Uno de los iniciales problemas que no resolvió Billinghurst, a consecuencia de los condicionamientos impuestos por el saliente gobierno de Leguía, fue no controlar las cámaras legislativas[103], así como no contar con los vicepresidentes Roberto Leguía y Miguel Echenique[104], filiales al leguiismo. Sobre el particular se opinó:

> "...el Congreso no ha querido dejar al señor Billinghurst llevar elementos propios, para que, en el caso de un impedimento, pudiera continuar el ideal político que como es natural en todo candidato se propone realizar"[105].

El segundo condicionamiento que se advierte fue el presupuesto para 1913 que, formulado por el gobierno saliente de Leguía contuvo errores financieros. Si la opinión sobre el primer condicionamiento preocupaba para la estabilidad del gobierno de Billinghurst, el presupuesto de 1913 reclamaba un oportuno y realista a fin de poner orden a la anarquía fiscal del leguiismo. Al respecto se advirtió:

> "Resuelto el problema de la sucesión presidencial que tan hondamente ha conturbado al país en los últimos meses, ha llegado el momento de volver a [la] tranquilidad política de que no continué en la administración pública la anarquía y la infecundidad de cuyos graves daños no es posible que dejen de darse cuenta ni aun los más interesados cerrar los ojos a la luz ... la principal cuestión es que urge abordar la relativa al presupuesto de las rentas y egresos públicos para el próximo año de 1913"[106].

Este segundo condicionamiento tampoco pudo ser superado por el gobierno de Billinghürst[107] acarreando problemas, entre otros, al Ramo de Guerra y Marina tal como se ha analizó anteriormente. Condicionaron[108], asimismo, las ofertas y expectativas creadas por el discurso político del candidato y su Programa de Gobierno de doce puntos expuestos en la exhibición de Los Descalzos del 19 de mayo de 1912 y el del 27 de julio que desarrolló un Discurso-Programa de Gobierno[109].

Las demandas sociales crecientes, producto del clientelismo populista fueron o motivo de inquietud, resistencia y conspiración contra Billinghurst. El tratamiento que mereció del gobierno sobre demandas sociales fueron consideradas avanzadas, pero incómodas para la plutocracia limeña y al gamonalismo, como el Decreto de la jornada de la 8 horas para los trabajadores de la dársena del Callao, las movilizaciones de las multitudes urbanas y amedrentamientos constantes a personas y grupos consideradas de oposición[110].

Las continuas huelgas entre ellas por las ocho horas en la dársena del Callao, las presiones y medidas laborales crecientes, trajeron desasosiego, inquietud y oposición del empresariado y fuerzas sociales[111]. Asimismo, las negociaciones planteadas por el gobierno a Chile respecto a nuestras provincias cautivas de Tacna y Arica, fueron materia de resistencia por las elites políticas, diplomáticas y militares por sospechas de pro chilenismo del gobernante[112].

Quedó pendiente, igualmente de solución, la reforma electoral toda vez que la iniciativa del gobierno fue mediatizada en el Congreso tras debate y aprobación de la legislación electoral[113]. La reforma constitucional, en especial, la renovación del Poder Legislativo fue obstruido por el Congreso adverso a dicha medida, constituyendo un problema político serio al bloquear una indispensable reforma y renovación real de las cámaras legislativas para transformarlas en más representativas y modernas. Este obstáculo, constituyó quizá, uno de los desencadenantes para la conspiración de los parlamentarios con los jefes del ejército en febrero de 1914[114] que actuaron conjuntamente en contra de la estabilidad del gobierno al no encontrar solución.

Se agrega a todas ellas, el controvertido proyecto de decreto presidencial reservado de disolución del Congreso de la República a inicios del año de 1914; este, sin duda, fue el catalizador para la conspiración y realización del golpe cívico-militar. Este hecho y los mencionados anteriormente concurrieron al derrocamiento del presidente y ruptura del régimen político de estabilidad iniciado en el segundo gobierno de Nicolás de Piérola en 1895. Fue antecedida la crisis y golpe de Estado por la conspiración parlamentaria, el papel del líder liberal Augusto Durand, el ambiente de tensión que vivía Lima dos días antes y las medidas represivas dictadas por Billinghurst como la clausura de *La Prensa* y detención de algunos líderes.

*Golpe de Estado*

En la madrugada del 4 de febrero de 1914, el Ejército liderado por el jefe de Estado Mayor, coronel Óscar R. Benavides, quién se pronunció contra el gobierno

del presidente Guillermo Billinghurst logrando su dimisión. El Palacio fue asaltado y tomado por dos regimientos del Ejército logrando que el presidente dimitiera. En los acontecimientos de armas murió el general Enrique Varela, ministro de Guerra y Marina mientras dormía en el cuartel Santa Catalina.

*Panorama en el Callao*

Estos acontecimientos influyeron en las actividades en el Callao. A las cuatro y media de la madrugada del 4, la Prefectura del puerto a cargo del comandante del Ejército Edgardo Arenas informado de lo ocurrido en la capital llamó a algunos de los jefes de la escuadra, disponiendo como medida preventiva que las tropas de la plaza se pusieran sobre las armas[115]; asimismo, preparó un tren extraordinario para que las tropas bajo su mando y marinería se trasladasen a Lima. En acatamiento a esta orden desembarcó parte de las guarniciones del *Iquitos* y del *Chalaco* que permanecieron en el cuartel del Arsenal; a las 8 y media, sin embargo, se dio orden para que la marinería de estos navíos se reembarcaran[116]. El comandante del *Grau,* capitán de navío Pompilio Llona se negó terminantemente a desembarcar[117].

A las siete y media de la mañana llegaron de Lima el general Canevaro, el Director de Guerra comandante Ordóñez, el Director de Policía comandante Pinto para conferenciar con el comandante Arenas[118] y explicar la situación del movimiento encabezado por el coronel Benavides al Prefecto del Callao. El general hizo ver la "verdadera situación" y conveniencia de someterse. Este con: "...muy buen juicio aceptó las indicaciones del general y vino a Lima; pero antes se dirigieron al teléfono para hablar con Palacio. Es este momento se unió el comandante Ordóñez que también aceptó venir a Lima"[119]. Luego que el comandante Arenas se retiró a Lima en compañía del general Canevaro, se hizo cargo de la prefectura del puerto el capitán Juan Sánchez con carácter de interino dictando órdenes y bando del caso[120].

*La Armada acata al nuevo gobierno*

A las 8 y 30 de la mañana el Comandante General de la Escuadra, contralmirante Melitón Carvajal llegó al Callao procedente de Lima, constituyéndose a bordo del *Grau*, quien enarboló su insignia observándose absoluto orden en la Escuadra[121]. La Escuadra al tener conocimiento del restablecimiento de la constitucionalidad en la República aceptó el nuevo orden de cosas[122]. La actitud de los oficiales de la Escuadra frente al movimiento revolucionario propiciada pocas horas antes por el Congreso de la República y el coronel Benavides fue de: "...más viva complacencia [por] la designación

de la Junta de Gobierno"[123]. La caída del régimen fue recibida con intensa satisfacción por la mayoría de los de jefes y oficiales de la escuadra:

> "...quienes venían a travesando una situación dificilísima a causa de las dificultades que era necesario vencer para el despacho de los pedidos de materiales que con frecuencia hacían para la conservación de los valiosos elementos que tienen a su cargo"[124].

Por su parte el comandante Loayza, ayudante general de la Escuadra se constituyó en Palacio poco después de las dos de la tarde para comunicar al coronel Benavides: "...que la escuadra acataba y obedecía al régimen constituido"[125].

*Actitud favorable de la población del Callao*

Bajo control militar del puerto por parte del movimiento insurreccional, el ambiente ciudadano fue ampliamente favorable, no obstante que la Provincia Constitucional respaldó fervorosamente a Billinghurst desde las jornadas populares de mayo de 1912 hasta poco antes del golpe. El público recibió la noticia con general satisfacción toda vez que:

> "...en estos últimos días la actitud observada del gobierno y la amenaza inminente de un golpe de estado tenía en alarma a la población, grupos de gente del pueblo estacionados en las esquinas esperaban animosos noticias de Lima, que se supieran con más precisión por medio de las personas que llegaban de la capital en los primeros carros del eléctrico. El tráfico no sufrió la menor interrupción y la vida normal del puerto no sufrió alteración ninguna"[126].

Mientras corría la mañana, la gente comentaba la situación: "...aprobándose unánimemente la valerosa y recta actitud del Ejército que acababa de librar a la Constitución de la República de un atentado contra su integridad. De manera especial se loaba la actitud patriótica del coronel Benavides salvando a la república de un cruento desastre"[127]. El tratamiento de las noticias de "lo ocurrido", sin embargo, se exageró en forma alarmante contribuyendo a aumentar la intranquilidad las disposiciones adoptadas por la policía[128]. Sobre el particular se recoge la siguiente apreciación:

> "Aún cuando en la conciencia pública estaba arraigado el convencimiento de que una reacción contra los hombres y los métodos del régimen era inminente e incontenible, no se dio crédito a las primeras noticias, que cosa curiosa eran propagadas por la misma policía. Solo cuando llegaron los primeros carros eléctricos de esa capital y los pasajeros que en ellos venían ratificaron esas

noticias, relatando la toma del palacio y la dimisión del señor Billinghurst, cuyos detalles fueron conocidos poco a poco, la buena noticia se esparció por toda la ciudad siendo recibida con la mayor satisfacción"[129].

Cabe señalar que contados vecinos se quedaron en el puerto pues trenes y carros del eléctrico resultaron insuficientes para llevar a Lima a los millares de personas que acudieron en busca de noticias al centro mismo de los sucesos y a manifestar su adhesión al nuevo régimen[130].

La seguridad pública fue normal, disponiéndose que el regimiento de artillería resguardara el local de la prefectura desde la cual se despachó órdenes por unos momentos el comandante Arenas para alistar tropas y la marinería de la Escuadra; en aduanas, se estableció un destacamento así como en las puertas de la oficina telegráfica. En horas de la tarde y noche se advirtió entusiasmo en el puerto, con motivo del restablecimiento del imperio de la ley[131]. Grupos numerosos de ciudadanos recorrieron las calles dando vivas al Ejército, Congreso y al coronel Benavides. Asimismo, cabe notar, que hubo poco movimiento en la aduana y el trabajo en la dársena estuvo restringido. Por otro lado, hasta las primeras horas del 5 de febrero grupos de ciudadanos recorrieron la población haciendo demostraciones de júbilo por el nuevo gobierno[132].

Al amanecer del 5 el puerto quedó normalizado; el comercio, industrias, oficinas públicas y particulares reanudaron sus labores ordinarias[133]. Por la noche la banda de artillería de costa tocó la retreta en la Plaza de la Independencia la cual estuvo muy concurrida por familias al restablecerse la normalidad en el puerto[134]. Una información recorrió el Callao sobre una extraña actitud que habría adoptado el gobierno chileno frente a la destitución del presidente Billinghurst, por la cual se habría impartido instrucción al crucero *Zenteno* de "avanzar al Callao para recoger al ex presidente"[135]. Esta versión fue calificada de "exageración" por el canciller del Consulado de Chile en Callao agregando:

> "Probablemente, hace dos o tres días se había ordenado, por la jefatura de la Armada de Chile, el viaje de la *Zenteno* al norte. Los corresponsales de *La Unión y El Comercio* han interpretado mal esta orden y han aumentado en colorido y volumen la noticia del viaje del *Zenteno* al norte de la costa chilena y que no obedece a otro motivo que a los viajes de maniobra y aprendizaje naval que se efectúan por ahora en la armada"[136].

Indicando que el alcance de este viaje sería hasta los puertos de Arica o Iquique[137].

*Oficiales de la Armada saludan al presidente de la Junta de Gobierno*

En las últimas horas de la tarde del 6 se expidió la segunda Orden General de la Escuadra por su comandante general contralmirante Melitón Carvajal, que dispuso que a las 10 y 30 a. m del 7 de febrero se reunirían en el local de la Mayoría de Órdenes los oficiales superiores, subalternos y guardiamarinas francos: "...para pasar a la capital con el objeto de felicitar a la Exma. Junta de Gobierno"[138]. La recepción en Palacio de Gobierno, ocurrió en efecto en la mañana del sábado 7, a la cual acudieron miembros de la Armada Nacional: "...a cumplimentar a la Exma. Junta de Gobierno" En esta visita de cortesía se cambiaron frases efusivas de felicitación[139]. Entre los marinos se encontraba el coronel Woodruff, Jefe de la Comisión de límites con el Brasil. El contralmirante Melitón Carvajal, Comandante General de la Escuadra que presidía la comisión de marinos expresó:

> "Tengo el honor de presentar al excelentísimo señor Presidente de la Junta de Gobierno, al cuerpo de la Marina nacional. Compláceme en presentar en su nombre las felicitaciones y los votos que hacemos porque la Excma. Junta de Gobierno que preside tenga todas las facilidades para cumplir sin dificultades su alta misión"[140].
>
> Benavides contestó:
>
> "Muy halagador es para mí el saludo que presentéis en este momento. Os diré que vuestro procedimiento y actuación ha sido un sello que hace ver la manera patriótica y correcta que caracteriza siempre a la Marina del Perú. Así lo reconocen vuestros camaradas del Ejército del Perú"[141].

El presidente de la Junta Militar de Gobierno al referirse al golpe por el Ejército, dijo que no tenía interés personal en lo absoluto porque ello sería quitarle su majestad al acto que se había llevado a cabo. Por supuesto, aseguró, cada paso que el gobierno dé a favor del Ejército también lo dará al lado y a favor de la Marina. Así lo asegura el camarada que tiene un ideal tan patriótico como el de todos los buenos ciudadanos[142]. Después de departir amable y cordialmente con los marinos, estos se despidieron con la mayor afectuosidad del jefe de la Junta de Gobierno[143].

## NOTAS

1. BASADRE sostiene que la República Aristocrática sufre su primera crisis entre mayo y agosto de 1912 y con el golpe de estado del 4 de febrero de 1914; la segunda y definitiva, ocurrió en julio de 1919 con el golpe de estado y ascenso del segundo leguiísmo.

2. Véase MENDOZA, Juan... "El Ejército en el siglo XX"... p. 293. En: *Visión del Perú en el siglo XX*. T. II. Lima, Librería Studium, 1963.

3. El Contralmirante Melitón Carvajal se adhirió al gobierno ante el ministro de Guerra y Marina ofreciendo sus servicios. Ver *El Comercio*; 2 de mayo de 1908; edición de la tarde; p. 1. Asimismo, el crucero *Lima* trasladó tropas en la madrugada del 3 de mayo a Huacho al mando del coronel Juan Mariano Rivera, retornando al Callao fondeando a la 8 y media de la noche de ese mismo día. Cfr. *El Comercio*; 4 de mayo de 1908; edición de la mañana, p. 1. Igualmente, el comandante del Crucero *Almirante Grau* se adhirió al gobierno días después de la asonada al aproximarse el navío al Callao tras largo viaje en el extranjero. Ver al respecto *El Comercio* 21 de mayo de 1908; edición de la tarde, p. 1. La comunicación decía: "Callao, 21 de mayo de 1908, 8.15 am. Comandante General Milicias Navales a señor Ministro de Guerra y Marina. El comandante Hidalgo dice: "Señor Contralmirante Raygada. De vuelta al seno de la patria enviamos por conducto de US a S. E el Presidente y señor Ministro del Ramo nuestros respetuosos saludos, haciendo votos porque la tranquilidad y el orden imperen inalterables para el bienestar de ella". La travesía del *Grau* fue Callao-Acapulco-San Francisco-Acapulco-Callao. Su llegada al Callao ocurrió tras 50 días, recorriendo 8 000 millas. Véase *El Comercio*; 22 de mayo de 1908, edición de la mañana, p. 1.

4. Por hallarse de duelo el director del Ramo, capitán de navío Daniel Rivera.

5. *El Comercio*; 26 de setiembre de 1909; edición de la tarde, p. 1. En esta edición se señala que quién presidió la delegación fue el comandante Saldías, subdirector del Ramo; sin embargo, todo indica a tenor de la edición matutina del 27 que quién encabezó la delegación del cuerpo de Marina fue: "...el capitán de navío don Pedro Garezón, como el más antiguo de los de sus clase", y por que fue quién pronunció el discurso del caso, p. 2.

6. Al respecto señaló: "La Marina de Guerra Nacional espera y con razón que el nuevo Mandatario continuará la obra que apenas tuvo tiempo de comenzar su antecesor, de reorganizar nuestra escuadra y levantarla tan alto como sea posible en el corto periodo de su administración; y esta esperanza es tanto más fundada, desde el momento que se ha designado como miembro del nuevo gabinete en el Ramo de Guerra y Marina al capitán de navío Dn. Juan Manuel Ontaneda de cuya actuación en el Ministerio, tiene la Armada derecho a esperar mucho". *Revista de Marina*. 1908. Editorial, p. 285.

7. *El Comercio*; 30 de mayo de 1909, edición de la mañana, p. 2.

8. *Ibidem*, p. 3.

9. El tráfico nocturno en la bahía quedó absolutamente prohibido. *El Comercio*; 31 de mayo de 1909; edición de la mañana, p. 3. Días después, el 5 de junio el presidente Leguía llegó al Callao siendo recibido en la Plaza Grau por el prefecto de la Provincia Constitucional, el capitán de puerto, la Junta Directiva del partido Civil, los jefes de la Escuadra y gran número de ciudadanos recibiendo aplausos y vítores el Jefe del Estado. *El Comercio*; 5 de junio de 1909, edición de la tarde, p. 1.

10. Según Basadre, el tercer militarismo que aparece en 1914 y prosigue durante el siglo XX, por razones sociales, política y hasta económicas.

11. Luego de frustrarse las elecciones fraudulentas gracias a las movilizaciones de las multitudes urbanas de Lima y Callao entre mayo y agosto.

12. Los mismos que continuaron en los siguientes días con los saludos del director de Guerra coronel La Rosa Villanueva, del jefe de la Zona Militar coronel Velarde Álvarez y del comandante de los Zapadores capitán de navío Carlos Tizón. Cfr. *El Comercio*; 21 de agosto de 1912, edición de la tarde, p. 1.

13. Mensaje a la Nación de 1913 por el presidente Guillermo Billinghurst, afirmaciones contrastan con la de Leguía de 1911.

14. *Mensaje a la Nación de 1911 por el presidente Augusto B. Leguía.*

15. *Memoria de 1911 el Ministro de Guerra y Marina.*

16. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina presentada ante las Cámaras de Senadores y Diputados en julio de 1914.*

17. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*; julio 1914, p. 17.

18. *Loc. cit.*, p. 28.

19. La primera tenía como ámbito jurisdiccional el litoral del Pacífico, dependiendo de este: la Mayoría de Órdenes, Comandancia del Arsenal, Comandancia Principal de Milicias Navales Comandancia de Apostaderos, Capitanías de Puerto, Escuelas Navales, Auditoria de Marina, Comisaría de Hacienda de Marina, Brigadas de Marina con dependencia del Ejército, buques sueltos y pontones. La segunda, contaba con las siguientes dependencias: Mayoría de Órdenes, Contaduría, Factoría Naval, Capitanía de Puerto y buques, y última, comprendía la Capitanía de Puno, y buques del Estado.

20. Con posterioridad a 1886 la Marina contó con dos instancias superiores dependientes del Ministerio de Guerra y Marina, la primera la Comandancia General de la Escuadra y Mayoría de la Escuadra y, la segunda la Junta Superior de Marina; aquella establecida por Decreto Supremo de 12 de julio de 1896. Señaló que su objeto era dotar de mayor unidad al servicio y conducir mejor la disciplina de los buques de la Escuadra, suprimiendo la Mayoría de Órdenes del Departamento Marítimo. En 1901 se suprimió la Comandancia General de la Escuadra para restituir la Mayoría de Órdenes. La Junta Superior de Marina fue creada por el Decreto Supremo de 25 de enero de 1887 a fin de: "...informar detallada y minuciosamente sobre todos aquellos asuntos técnicos que afectaban a la institución". La naturaleza de este órgano fue de carácter consultivo. Tuvo corta duración, siendo sustituido por el Consejo Superior de Marina en 1902. A inicios del siglo XX la Marina de Guerra contó con reglamentos y códigos que establecieron línea de autoridad, organización, relaciones interinstitucionales, fueros, como el Reglamento de insignias, señales y distintivos de la Escuadra. (1896); Código Internacional de señales para el servicio de la Marina de Guerra y Mercante, adoptado del Código de la Gran Bretaña de 1898, Reglamento Marítimo de luces y señales para impedir colisiones en la mar (1896), Reglamento de vestuario e insignias de la Marina (1898); Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías (1900); organización de la Sanidad Militar en la cuál se incluía a la Marina como un apéndice (1904), Ley de Fomento y protección de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías (1903).

Estas disposiciones y reglamentos fueron los únicos cimientos en que se sustentó nuestra incipiente Marina; sin embargo, no fueron suficientes para dar una eficaz línea de comando que pudiera vigorizar y unificar la vida institucional para un crecimiento acorde con las necesidades propias de una institución tutelar de la Nación.

21. *ARUFA* (seudónimo). Necesidad de la creación de un Estado Mayor en nuestra Armada. En: *Revista de Marina*, abril, 1908, pp. 11-14.

22. El cargo de "Director de Marina" fue sugerido por la Misión Naval Francesa, pues desde 1870, en Francia solo existía la Dirección de Correspondencia Militar la cual asumía las funciones de estados mayores, operaciones militares, escuelas, reclutamiento, justicia e infantería. Después de su derrota en la guerra contra Alemania, Francia separó en dos autoridades distintas: la Jefatura de Estado Mayor y la Jefatura del Ministerio de Guerra. Véase *Revista de Marina*. marzo-abril 1917, N° 5, pp. 239-240. El cargo de "Director de Marina" estaba basado en la premisa observada por la Misión Naval Francesa, por la cual la Escuadra no debía estar a cargo del ministro, toda vez que algunas veces era ocupado por un civil que siempre era un político, como caracteriza al régimen político de la República Aristocrática. Su Jefe, por consiguiente, debía ser el "Director de Estrategia", puesto que la organización del país admitía la posibilidad de un ministro civil y este debía colocarse en su papel de hombre político. Su primer Director fue un miembro de la Misión Naval Francesa, el comandante Paúl de Marguery, a quien se le otorgó el grado de capitán de navío a fin que pudiera ejercerlo. Su nombramiento se produjo por Resolución Suprema del 9 de mayo de 1909.

23. Que comprendía: a. Director de Marina, comandante en Jefe inmediato; b. Subjefe, coordinación; 1ra. Sección, informaciones y recursos del enemigo; 2da. Sección, nuestros recursos, organización de bases y otros recursos; 3ra. sección, posibilidad y propuesta de decisión, proyecto de operaciones, movimiento de la Escuadra, redacción de órdenes, etc.; 4ta. Sección, correspondencia del Jefe y registro.

24. Sobre el particular, aparecieron artículos en la *Revista de Marina* a favor de dicha creación en vista que la superioridad naval de entonces argumentaba que había pocos elementos a flote y dependencias de tierra que justificaran su creación. Sin embargo, los pedidos a favor se intensificaron tanto en los boletines y revistas especializadas, así como en los diarios de la capital. En la *Revista de Marina* se lamentaba que habiendo transcurrido casi un año desde que llegaron los cruceros todo seguía como antes, subsistía la desorganización debido a la anticuada organización. Se señaló que no aún no se contaba con reglamentos que especificaran los diversos roles de los buques de la Armada, y no existía una superioridad naval que controlase las diversas disposiciones internas de cada uno de los jefes. Proponía dicho artículo que el Estado Mayor tendría a su cargo la formación de los Reglamentos Orgánicos de la Escuadra y velar por su estricto cumplimiento; por todo ello, sostenía que la creación del Estado Mayor era una necesidad inaplazable.

25. El citado autor señalaba que la Marina en la paz como en la guerra, le correspondía la salvaguarda del litoral peruano y ríos del oriente, por lo que el Estado, debería velar por su resurgimiento a la brevedad posible. Por otro lado, acotaba que la organización a esa fecha era deficiente al encomendar a un oficial general la distribución de los servicios y el personal. De ello se desprendía la necesidad de crear un Estado Mayor para dar unidad y dirección a la institución, toda vez que el Estado Mayor era el llamado a preparar los elementos que conforman toda Marina de Guerra: es decir el personal y material, los reglamentos, los planes, adelantos, etc. Agregaba que la indiferencia que había existido a todo lo referente a la Marina

había motivado la escasez del material a flote y que por tanto tiempo se permaneciese sin reglamentos y leyes. Se proponía que el Estado Mayor estuviese conformado por personal del servicio general administrativo a cargo de un oficial superior, un auxiliar y un amanuense; asimismo, por personal especializado encargado del material (artillería, aprovisionamiento, repuestos); por personal técnico (construcciones, planos, torpederas, etc.) a cargo de un jefe superior, un auxiliar, un amanuense y un inspector de máquinas; por un grupo de oficiales de capitanías cuyo jefe sería el Capitán de Puerto del Callao, desempeñando sus funciones vigentes además de los tercios navales de toda la República. El personal que se requeriría para todo ello sería: un Jefe de sección oficial superior, un secretario, dos amanuenses, un auxiliar del jefe superior, dos ayudantes. La plana mayor: un contralmirante Jefe de Estado Mayor, un subjefe, un secretario, un ayudante para el primero y un amanuense. El presupuesto debía considerar los haberes, las gratificaciones, y una partida para útiles de escritorio, libros de consulta, revistas marítimas, etc. Véase *El Comercio*, 26 de diciembre de 1907, Edición de la mañana, pp. 3-4.

26. Como lo expresó el ministro del Ramo al señalar que desde el año anterior había quedado admitida la necesidad de crear el Estado Mayor de Marina. Cfr. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*. 1909, p. XXII.

27. Memoria del Ministro de Guerra y Marina. 1910; p. 27. Igualmente, se refirió a la pertinencia de aprobar un nuevo Código de la Marina de Guerra. En 1909, el ministro de Guerra y Marina en su Memoria se refirió a la pertinencia de aprobar un nuevo Código de la Marina de Guerra.

28. En la transmisión de las órdenes del Ministerio en tiempo de paz y, las del Director General de Operaciones en tiempo de guerra asumiendo la obligación de preparar los recursos marítimos en vista de una acción eventual.

29. Se conocía así a los Ministerios a cargos de lo pliegos presupuestales.

30. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general don, Pedro E Muñiz presenta a la Legislatura Ordinaria de 1914*, Lima, Emp. Tip. "Unión", 1914, p. 34.

31. *Revista de Marina* III-IV, 1914, p. 124.

32. *Ibidem.*

33. Estas necesidades aparecen señaladas en el Mensaje del Presidente Guillermo Billinghurst.

34. En el presupuesto de 1915 se consignaron y justificaron 17 nuevas partidas que ascendieron a L.p. 165 141,5,99 para atender, entre otros, los gastos que demandarían el mantenimiento del crucero *Elías Aguirre*, el Cazatorpedero *Rodríguez*, los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, Capitanía de Puerto Maldonado de reciente creación, Comandancia General de la Escuadra, Intendencia de Marina, etc.

35. *Memoria que el Ministro de. Guerra y Marina general don Pedro E Muñiz..*, p. 34.

36. *Memoria que el Ministro de...*, p. 28.

37. *Loc. cit.*

38. El 4 de febrero de 1914 al formarse la Junta de Gobierno presidida por el coronel Óscar R Benavides se nombró al general Muñiz (r) ministro de Guerra y Marina luego que el presidente fuera reconocido por el Congreso de la República; originalmente, Benavides presidió la Junta provisoria y a la vez ministro de Guerra y Marina.

39. *Memoria de Ministro de Guerra y Marina*; 1914, p. 28. En la Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1917 enjuicia que, si bien los presupuestos de 1913, 1914 y 1915 de Guerra y Marina eran: "...elevados, quedaban obligaciones sin cumplir" (p. 68-69).

40. En este periodo (1908-1912) se distinguió la activa política naval por el: a. aumento de miembros de la Misión Naval francesa; b. traslado de la Escuela Naval de Bellavista a La Punta; c. se adquirieron los sumergibles *Ferre* y *Palacios*; d. adquisición de la cazatorpedero *Rodríguez*; e. contrato con la Electric Boat de EEUU para la construcción de ocho submarinos; f. adquisición del crucero *Dupuy de Lome*; g. se proyectó el Plan fiscal de adquisiciones para las Fuerzas Armadas; h. apoyó adquisiciones de buques mercantes para la Compañía Peruana de vapores; i. llegada del dique flotante de 7 000 toneladas.

41. Su dotación fue la siguiente: Comandante, capitán de navío Augusto Pimentel; 2°. Comandante, capitán de fragata Juan M. Garavito; Jefe Detall capitán de fragata Guillermo Spiers; Jefe Navegación, teniente 1° Víctor Valdivieso; tenientes 2°s, Carlos B. Saez, Moisés Palza, Alejandro Valdivia, alférez de fragata Arturo Jiménez P; guardiamarinas, Germán Narváez, Alfredo Bazo y Hernando Tudela y Lavalle. El personal nombrado para dotación del crucero: 14 oficiales, 4 ingenieros y 302 tripulantes. Después de 20 días de navegación en que tuvieron que sortear un fuerte temporal que los retrasó por varios días, recalaron en Punta Arenas, para hacer víveres y carbón, puerto en que tuvieron su primer tropiezo al no poder cancelar los pedidos efectuados al no haber recibido los fondos concernientes.

42. No se ha encontrado en los archivos de Marina información al respecto. Según fuentes del consulado peruano en esa ciudad, se produjo un intento de insubordinación. Estas mismas fuentes informaron que el buque carecía en absoluto de medios económicos para sufragar los gastos propios de un buque en comisionamiento y tampoco habían sido girados vía consulado a la arribada a puerto. El Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores en oficio dirigido al Director de Marina con fecha 10 de setiembre 1912 transcribió el oficio del Cónsul del Perú en Montevideo de fecha 11 de agosto 1912, en el que se señala que el buque arribó a puerto en "estado calamitoso, sin un solo centavo"; motivo por el cual, se tuvo que pretextar duelo por el terremoto de Piura para no asistir a los agasajos que son de rigor con un buque de guerra extranjero pues no había con qué retribuir. En lo que se refiere a la tripulación -según informaciones periodísticas de la época- hubo un conato de insubordinación por parte de los tripulantes destinados al crucero que viajaban en calidad de pasajeros. Hay dos versiones: una que señala que fue debido a la mala calidad del rancho y, la otra, que no habían recibido desde el mes de julio la paga correspondiente; el comandante dispuso que no salieran francos a puerto la tripulación del futuro *Aguirre* a fin de evitar conflictos de carácter económico, no así al personal de dotación del buque que sí había recibido oportunamente su paga. Esto parece que exaltó los ánimos del personal de pasajeros que trató de salir al puerto en las lanchas que traían carbón. Los oficiales tuvieron que intervenir evitando así que las cosas pasaran a mayores; finalmente, consiguieron se les diese salida franca. La noticia trascendió al puerto probablemente llevada por el personal de las barcazas que transportaban carbón, hasta llegar a oídos de los periódicos de la ciudad que se apresuraron a hacer los comentarios respectivos.

43. Como la cancelación de víveres y carbón y 12 marineros rezagados que no estuvieron presentes al momento del zarpe y el comandante dispuso que se les declare como desertores. Estos hombres media hora después del zarpe, se presentaron ante el consulado "tiritando de frío", según expresión del cónsul, dándole a entender que el vestuario no era el apropiado para la estación. En los círculos del puerto se comentó que el personal del transporte *Iquitos* no tuviese ropa de invierno para climas crudos como el del Estrecho de Magallanes. El Cónsul opinó:

"...esos cholos resignados, valientes y patriotas, reciben mala paga, mala comida y castigos corporales (palos y látigo), que en todas las marinas cultas del mundo están excluidos por completo". Muchas penurias pasó el Cónsul para conseguirles, primero alojamiento lo que se hizo efectivo a través de la Capitanía del Puerto. En: Archivo Histórico de Marina.

44. Como adquisición de carbón lo cual hizo a través de la Casa inglesa Michers & Corys con 300 toneladas al precio de 41 s. 6 d. por tonelada. No contando el vicecónsul con fondos para cancelar todo lo adquirido, remitió el mismo día un telegrama a Lima solicitando las £ 770 que se adeudaba. El día 28 sin respuesta y apremiado por proveedores, remitió nuevamente un telegrama urgiendo su envió. El día 29 el jefe de la casa Michel dio un plazo de 24 horas, que originó un nuevo telegrama esta vez a Londres solicitando urgentemente 775 libras a fin de evitar reclamación diplomática. Tampoco tuvo respuesta por lo que hubo que formular una solicitud para que intervengan los gobiernos de los respectivos proveedores. Hubo nuevos problemas en el pago de las adquisiciones, siendo puestos en conocimiento de la Fiscalía Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú por el vicecónsul en oficio que envió el 30 de agosto de1912.

45. Véase oficio del cónsul de Southampton Carlos Estenós nombrado a Liverpool en reemplazo del cónsul B. A. Codesido, quién se hallaba con licencia. El citado oficio describe descarnadamente el estado en que se encontraba el buque, no solo en lo material y económico, sino principalmente en la moral del personal y en la inadecuada conducción del comando, sugiriendo un cambio de colocación y en su reemplazo se nombre al capitán de fragata Manuel A. Ugarte que se encontraba como segundo comandante del *Aguirre*. La Superioridad Naval, acogió esta sugerencia cambiando de inmediato al comandante Pimentel a quien se le proporcionó pasaje directo al Callao.

46. Durante las reparaciones estuvieron presentes para su control y vigilancia los comandantes Ugarte y Spiers y el teniente Valdivieso, quienes fueron los supervisores de todos los trabajos. La mayor parte de las reparaciones fueron efectuadas en máquinas, sin embargo, no fueron totalmente satisfactorias, pues los resultados en el viaje de regreso acusaron que con 68 revoluciones de hélice se obtenía antes de las reparaciones 11 millas por hora, mientras que con la reparación y las mismas revoluciones solo daba 9 millas por hora. Las reparaciones que resultaron más onerosas fueron las eléctricas. Solo se reparó una dínamo y se cambiaron unos pocos metros de cables eléctricos, siendo su costo total de 7 500 soles. Se considera que los tres ingenieros extranjeros contratados para el buque, no tuvieron el interés debido para el control y seguimiento de los trabajos. La estadía del *Iquitos* en Inglaterra, sin incluir reparaciones pero sí sueldos, importó la suma de 160 000 soles.

47. Gracias a las gestiones del cónsul del Perú Carlos Estenós luego de haber recibido contestación del gobierno diciéndole que la partida para la reparación se hallaba agotada, obtuvo de la Casa Cammel Laird la aceptación para pagar el cincuenta por ciento del valor de las reparaciones y el resto en armadas mensuales de 500 libras. La casa citada pidió una garantía de un banco de Londres, pero después de una larga entrevista del cónsul con los directores aceptaron finalmente continuar con los trabajos con la sola garantía de la palabra del cónsul Peruano. El valor total de las reparaciones ascendió a 8 612 libras con 17 chelines, habiéndose entregado como adelanto £ 4 812.17. El saldo se pagaría en armadas tal como se había acordado. Por la gestión del Cónsul Estenós, el *Iquitos* fue provisto no solo de víveres y materiales para el viaje sino de uniformes de gala para los oficiales y ropa apropiada para la tripulación; además, se embarcaron 25 toneladas de carga conteniendo víveres y vestuario para la dotación del crucero *Aguirre* que estaba próximo a partir al Perú desde el puerto francés de Lorient.

48. Después de la entrega de los materiales para el *Aguirre*, el *Iquitos* procedió a estibar las 3 250 toneladas de carbón traídas desde Liverpool y embarcar 140 toneladas entre medicinas, materiales para la Escuela de Veterinaria y artillería para el *Rodríguez*. Además, llevaría al Callao al capitán de navío Gervasio Santillana, al comandante Panizo y dos hermanos Noriega, al teniente de navío Guilleux quien formaba parte de la Misión Naval Francesa en la que servía con el grado de capitán de fragata y los restos mortales del coronel Daniel Nieto.

49. Luego de embarcar víveres, seis reses en pie y 500 toneladas de carbón, siete pasajeros y nueve de los tripulantes de los doce que faltaron al buque en su viaje de ida partió con destino al Callao. Salió del puerto de Montevideo en la mañana del 9 de marzo de 1913. Cuando el práctico dejó el buque, también se desembarcó a un marinero uruguayo que se había escondido pretendiendo desertar.

50. *Memoria que el Ministro de Guerra y Marina general Benjamin Puente, presenta al Congreso.* 1917, Lima, Imp. Americana, 1917, p. 61.

51. Para el efecto se tuvo como asesor al ingeniero Michel Fort, quien era representante de firmas francesas en el Perú. Se nombró una comisión naval en Francia presidida por el contralmirante Manuel Villavisencio contando con el apoyo de nuestra Embajada. Consultar Rodríguez Asti, John... "El Primer buque peruano que cruzó el Canal de Panamá", en: *Revista de Marina*, abril-junio 1997, p. 32.

52. *Perú Today*, enero 1913, vol. IV, Nº 10, p. 548. No se ha podido aún obtener mayor información sobre el contrato; aparentemente en una de sus cláusulas indicaba que sería llevado al Perú con dotación francesa, siendo el único oficial peruano embarcado el teniente Tomás Pizarro, quien hasta ese momento había sido Jefe del Detall del crucero *Aguirre*.

53. En la primera década del siglo XX Francia construyó destructores y contratorpederos conocidos como clase Hussard artillados con seis cañones de 9 libras, tres tubos lanza torpedos de 457 mm, dos de ellos ubicados en cubierta y uno en proa. La planta de propulsión contaba con dos turbinas de 8 600 HP, dando un andar de 28 nudos. Desplazamiento: 490 toneladas; eslora: 64,61metros; manga 4,41metros; velocidad: 28 nudos; calderas: 4 du temple; hp: 8 600; cañones: 6 de 65 m/m; tubos lanza torpedos: 3. Ver: Rodríguez Asti, John. "El primer buque", p. 31.

54. Poco después que el buque zarpara de Tolón la Casa Schneider comunicó al ministro de Guerra y Marina que, de acuerdo a las condiciones pactadas estaba poniendo a disposición del Supremo Gobierno del Perú un mecánico francés que haría el viaje en el *Rodríguez* y continuaría embarcado hasta por el término de tres meses con un sueldo mensual de mil francos oro, libre de todo impuesto y pago de sus gastos de hotel de primera clase y pasaje de primera clase para su regreso a Francia. Asimismo, la misma Casa Schneider confirmó que de acuerdo a lo pactado, mandaría un mecánico artillero, conjuntamente con el armamento, al puerto que se indicase para que se proceda a su montaje.

55. Poco después el transporte *Iquitos* llegó a ese puerto trayendo parte de la dotación del *Rodríguez* y la artillería que debía ser montada antes de su viaje a Iquitos; para el efecto ya se encontraba allí el técnico francés que había ofrecido la Casa Schneider y quien dirigiría su montaje. El comandante del *Rodríguez* pidió el cambio del ingeniero de nacionalidad francesa a cargo de las máquinas por incompetente; fue cambiado por otro ingeniero francés pues el contrato indicaba que debía estar a cargo durante los tres primeros meses. En enero de 1913 asumió el mando del buque el capitán de corbeta Nicolás Zavala y Zavala.

56. Se preguntaba la oficialidad: ¿Cómo podría dispararse un torpedo en los vericuetos y estrecheces propios de los ríos con sus fuertes correntadas?; ¿cómo emplear su artillería, que no tenía protección adecuada contra disparos desde las orillas por personas ocultas en la selva? ¿de qué le serviría su velocidad –30 nudos– con todos los peligros que entrañaban las palizadas y los frecuentes bancos que existen en los ríos? Se señalaba, asimismo, que el *Rodríguez* tenía un defecto, que consistía en que impartida la orden de dar marcha atrás, las máquinas para cumplirla se demoraban varios minutos en hacerlo, lo cual implicaba un grave defecto que en un río sería más grave aún.

57. Las reparaciones se realizaron en el astillero Val de Cans y se encargó de ellas el propio constructor, ya que el buque aún no había sido incorporado a la Armada Peruana. Rodríguez Asti, John, "El Primer buque...", p. 32.
El Encargado de Negocios del Perú en Brasil remitió un telegrama fechado octubre de 1913 al ministro de Relaciones Exteriores indicando que el Gobernador de Pará había ordenado a la Compañía "Ort Of. Pará" proporcionara lugar adecuado al cazatorpedero *Rodríguez* para reparar averías sin indicar cuáles y en qué circunstancias se produjeron.

58. *El Comercio*, 1° de abril de 1913. Edición. El 10 de mayo arribaron a Pará, conformándose la dotación del *Rodríguez* de la siguiente manera: comandante, capitán de fragata Nicolás Zavala y Zavala; 2° Cmdte; tnte. 1° Manuel A. Sotil; oficiales de torpedos, tnte. 2° Fidel Escuza; oficiales de Artillería, alférez de fragata Grimaldo Bravo Arenas; 1° ingeniero, José Maillot; 3° ingeniero, Luis Ceppi; 3° ingeniero, Víctor Espinosa; 4° ingeniero, Francisco Gómez; 4° ingeniero, Aurelio Reátegui; 4° ingeniero, Antonio Ríos; oficiales de mar de 1ra. (carp.): 1; maestro de víveres: 1; practicantes de máquinas: 3; prácticos: 2; oficiales de mar de 2da: 4; timoneles: 2; marineros: 3; grumetes: 6; fogoneros de 1ra:12; fogoneros de 2da: 4; mayordomo:1; cocinero: 2; sirvientes: 2.

59. *Memoria de Guerra y Marina*, 1913, p. XLVIII.

60. Durante este tiempo la información de su estadía y actividades realizadas es pobre. Sin embargo, se sabe que el 16 de setiembre de 1913, el Jefe de la Policía del puerto envió un oficio al comandante del *Rodríguez* indicándole que la tripulación cuando salía franca no guardaba la debida compostura, propiciando escándalos y haciendo disparos al azar, lo que obligó al Comando a iniciar una investigación y limitar las horas de franco.

61. La travesía fue posible gracias a las gestiones del ministro de Guerra y Marina, Pedro Muñiz ante el gobierno norteamericano, toda vez que el Canal aún cuando se había inaugurado no se estaba abierto al tránsito general.

62. *Memoria de Guerra y Marina*, 1914, p. 19.

63. Señalaba el Boletín: *Teniente Rodríguez* arribó al puerto de Colón en el lado del Atlántico el día domingo 16 de agosto de 1914 e inició su travesía por las esclusas del Canal el día 18 del mismo mes, siendo el primer buque de guerra que lo atravesaba y siendo además el segundo buque que lo hacía después del buque a vapor *Ancón* de propiedad del gobierno norteamericano, que en forma oficial inauguró la ruta del Canal llevando a su bordo al Secretario de Defensa de los EEUU, al Presidente de Panamá y 200 invitados".
El citado Boletín señalaba: "Primer buque de Guerra que cruzó el Canal. El destroyer torpedero peruano ha arribado a Colón el domingo 16 de agosto, y ha pasado a través del Canal el martes 18 de agosto, convirtiéndose en el primer buque de guerra en usar esa vía acuática. El destroyer ha efectuado un viaje por el río Amazonas, llegando tan lejos como Iquitos, parando a su

regreso en Pará, Trinidad y Curazao. Este es un barco de 460 toneladas, construido en Francia hace 2 años, por el Gobierno peruano, y está tripulado por 54 hombres". En: *Canal Record*, vol. VII, miércoles 19 de agosto de 1914, Ancón, Canal Zone.

64. Archivo Histórico de Marina (A.H. de M.). Ministerio de Relaciones Exteriores. 1913, doc. 12 En él se indicaba que el ministro de la República en París en telegrama del 1° de Febrero de 1913 decía que el gobierno francés se había comunicado con él para solicitar al gobierno peruano cancele el segundo millón de francos del precio del crucero *Aguirre* recordando que desde el 13 de diciembre pasado se había vencido el plazo para el abono del tercer millón.

65. "Lorient, puerto peruano. Hace más de dos años, se sabía que el gobierno francés, acababa de vender al Perú, el crucero acorazado *Dupuy de Lome* que se encontraba en reserva naval en Lorient, el que había sido en su tiempo, un navío sobresaliente bajo todo punto de vista. La cesión o venta había sido hecha al precio de 3 700 000 francos (148 mil dólares), estando el gobierno francés encargado de entregar el crucero completamente alistado, cuatro meses después. El Arsenal de Lorient, efectúa las reparaciones necesarias y en el día convenido, el capitán de navío J. Ernesto de Mora de la Marina Peruana tomaba provisionalmente posesión del crucero que fue rebautizado como *Comandante Aguirre*. Le Matin dio hasta una fotografía comentando este acontecimiento. Poco después las pruebas oficiales de máquinas y de artillería se realizaron con pleno éxito. En honor a la verdad, la tripulación se hizo esperar un poco. Sin embargo a principios de setiembre de 1912, el transporte *Iquitos* trajo marinos y el remanente de los marinos franceses, fue desembarcado. El ex-*Dupuy de Lome*, arboló el pabellón peruano con gran solemnidad y saludó a la plaza con 21 cañonazos. Pero desde entonces...el *Comandante Aguirre* sigue todavía en la rada de Lorient. Sabemos que esta rada abriga comúnmente pocos navíos franceses: algunas torpederas cuando la Escuadra está en Quiberon. Si no fuera por la presencia casual del acorazado *Courbet* en maniobras, se podría pensar que es un puerto peruano. Hasta hubo recientemente un momento de emoción. El *Comandante Aguirre* se puso a detonar todos sus cañones. ¿Qué pasaba? Felizmente lo supimos pronto, ¡era la Fiesta Nacional en el Perú! ¿Cuánto tiempo más? Lorient puerto militar francés, ¿tendrá un ocupante peruano? Nadie lo puede predecir. Parece que los tres millones setecientos mil francos, precio de venta, no son pagados aún y el Ministerio de Finanzas se opone al equipamiento". Véase Archivo Histórico de Marina (A.H. de M.). Ministerio de Relaciones Exteriores, 1913, doc. 62.

66. Con fecha 30 de diciembre de 1912 trató extensamente este tema en un artículo titulado: Asuntos Navales del Perú, cuyos subtítulos eran: El *Dupuy de Lome* y la resolución del Congreso. Los Sumergibles, El Puerto Militar de Chilca. Errores sobre errores. Esfuerzo financiero imposible. Se transcribe la parte al tema del *Dupuy de Lome*: "Las informaciones recogidas en Lima y Callao, nos permiten decir que el problema de la defensa marítima del Perú, no solo está muy lejos de su solución definitiva, sino que en esto como en política, reina una completa anarquía de opiniones y pareceres. En la semana próxima pasada, el Congreso antes de clausurar su segundo periodo extraordinario, después de una larga sesión secreta, resolvió que una comisión técnica se pronunciará previamente sobre la posibilidad de cambiarle al *Comandante Aguirre* su artillería, en la inteligencia de que si no era favorable su informe, se anularía el contrato de adquisición. La Comisión que ya fue nombrada no tardará mucho en hacerse oír, pues tiene un plazo fatal para su cometido. Pero cualquiera que sea la capacidad técnica de los designados que se nos antoja suponer sea la más sobresaliente posible, estamos en situación de declarar que el resultado de sus trabajos y estudios está señalado de antemano. En efecto, ella no podrá variar en lo más mínimo en lo que todos sabemos y también en todas partes se conoce, es decir que el tipo de construcción al que pertenece el *Dupuy de Lome* es deficiente y defectuoso en

grado máximo, no representando su artillería sino parte insignificante y ridícula en la ecuación de su desplazamiento. Este buque ahora como cuando salió de astilleros, no fue calculado para montar más de 10 piezas de 120 m/m, imponiéndose desde el primer momento la necesidad de reducir el calibre usado por los franceses. El mismo día que fue lanzado quedó al descubierto su grave defecto de la sobrecarga, pues la coraza quedaba perdida bajo el agua en forma y cantidad alarmante. Y la revisión de los cálculos demostró ser necesario para subsanar error de tan graves consecuencias, quitarle toda su artillería y todas sus municiones (!!). Sin temor pues, de ser desmentidos, podemos sentar que este Crucero-Acorazado veterano de 23 años, que ofrece un blanco de la clase mastodonte, que no admite composturas ni reparaciones, ni reformas aceptables es un fierro viejo que en nada aumentará el escaso valor actual de la flota del Perú. No es por consiguiente de extrañarse que cada vez aumenta el número de los que desean la nulidad del contrato, lo que es tanto más fácil, cuanto qué, según se nos informó aun no se paga una sola cuota del precio estipulado". En: *El Mercurio de Valparaíso*, 30.12.1912. "Asuntos Navales del Perú: El *Dupuy de Lome* y la Resolución del Congreso".

67. Permaneció como pontón hasta enero de 1917; en 1919 fue vendido a la empresa naviera belga Lloyd Royal Belge de Anvers, la que lo convirtió en carguero mercante con el nombre de Peruvier. Su único y último viaje como carguero fue de Cardiff hacia Río de Janeiro transportando una carga de carbón de Gales. El buque tuvo tantos problemas que los armadores determinaron sea remolcado hasta Amberes, Bélgica, donde permaneció dos años en el olvido. Vendido como chatarra a Holanda, fue desguazado en Flessinge en marzo de 1923. Ver: Rodríguez Asti, *Ob. cit.*, pp. 116-117.

68. LA ROERIE, Guilleux. "Una Misión Naval en el Perú", 1905-1914. En: *Revista de Marina*. nov.-diciembre 1957, pp. 885.909.

69. A través de un oficial con el seudónimo de Armand Lufeau.

70. LUFEAU, Armand. En: *Revista de Marina*, pp. 190-192.

71. *Revista de Marina*, feb-marzo 1910, p. 343. La propuesta partió de la Sociedad Artesanos de Mollendo a iniciativa de un vecino Koster y presentada a Pro-Marina por el ing. Elmore.

72. *Revista de Marina*. feb.-marzo 1910, pp. 328-334.

73. Muchos oficiales enviados en comisión de estudios a Inglaterra, Estados Unidos, Francia, España y Argentina, fueron portadores de nuevas ideas, entusiasmo y deseos de introducir otros conceptos estratégicos y doctrinas para el mejor uso de los medios disponibles en nuestra Marina.

74. *Revista de Marina*. Editorial, febrero 1910. Influyó en la adquisición de estos sumergibles, las corrientes que venían del extranjero en el sentido de haber encontrado en ellos un arma con un poder ofensivo insospechado, puesto que era casi imposible detectar un sumergible en inmersión.

75. Informe en Mayoría de la Comisión de Marina de la Asociación Nacional Pro-Marina. En: *Revista de Marina*, feb.-marzo 1910, p. 331.

76. ORTIZ SOTELO, Jorge. Apuntes para la historia de los submarinos peruanos. Lima, 2001. Biblioteca Nacional del Perú, p. 44. Señala el autor que los sumergibles tuvieron 46,25 m. de eslora, 4.5 m. de manga, 2.7 m. de puntal, 290 toneladas de desplazamiento en superficie y 435 toneladas de desplazamiento en inmersión. Su doble casco contaba con cinco compartimentos estancos: equipaje, acumuladores eléctricos, puesto de oficiales y puesto central, motores a

petróleo, motores eléctricos y alojamiento de oficiales de mar. Su armamento principal lo constituían ocho torpedos Schneider. La propulsión en inmersión estaba dada por dos motores eléctricos de 180 HP cada uno, alimentados por dos tanques de baterías eléctricas de 96 elementos cada una. Para navegar en superficie tenían dos motores diesel modificados por Sabatté y construidos por Creusot, con 360 hp cada uno. Debían alcanzar ocho nudos en inmersión y 12,79 en superficie. Sus tanques de petróleo podían almacenar 10 640 litros permitiendo un radio de acción en superficie de 1 225 millas a 10 nudos y un alcance máximo de 1 790 millas a 8 nudos. En inmersión podían navegar 96 millas a cuatro nudos. Su máxima profundidad de inmersión era 30 metros. Podía esta nave navegar en superficie a una velocidad considerable hasta las cercanías del blanco, y luego sumergirse y seguir navegando hasta alcanzar la distancia conveniente para lanzar el torpedo dirigido a su blanco que irremediablemente, en el mayor de los casos sería hundido. A esa táctica –se decía– que "respondía infinitamente mejor el sumergible francés, en el cual se habían preocupado sobre todo de sus cualidades marineras en superficie", según expresión del comandante La Roerie, experto en este tipo de naves. El casco de los sumergibles tipo S.C. era doble. El exterior era mucho más delgado que el interior al que rodea por completo; en este tipo, los espesores variaban entre 5 y 12 m/m para el exterior y entre 10 y 25 m/m para el interior. Agrega el citado autor, que el material empleado en la construcción del casco interior fue el acero, estaba calculado para soportar una presión de tres atmósferas y correspondía, aproximadamente, a la profundidad de treinta metros en donde sufría deformaciones de 1 a 2,5 m/m que cesaban apenas dejaba de estar sometida a ellas. Los 16 tanques de lastre estaban comprendidos entre los dos cascos y limitados por las cuadernas que les servían de mamparos estancos; distribuidos 7 por banda, uno en proa y otro en popa. Estos tanques se utilizaban para la inmersión al ser inundados, para que así el sumergible pudiese efectuar las operaciones propias de esta clase de naves. Para el servicio de aire comprimido se contaba con una compresora del tipo Elwell, vertical y de doble efecto, con una capacidad de 309 litros por hora, y con un sistema de refrigeración especial para evitar altas temperaturas durante la carga. Cada motor eléctrico principal de propulsión, se componía de dos motores idénticos con sus inducidos montados sobre un mismo eje hueco. Los motores a petróleo principales usados para propulsión en superficie, eran de combustión interna, y se usaba kerosene por ser de menor costo. Eran del tipo Diesel modificado por el ingeniero francés Sabatté y construidos en los talleres de Creusot (Francia).

77. Tal como se describe a continuación: El submarino era un barco cuyas formas asemejaban a las de un torpedo, su sección era más o menos un huso y constaba de un casco único; por lo tanto, los tanques de lastre que se utilizaban para anular la reserva de flotabilidad positiva del buque, permitiéndole entrar en inmersión, se encontraban en su interior, siendo la reserva de flotabilidad del 10% al 12% del tonelaje total. En cambio el sumergible, era un barco de casco doble, dentro de los cuales se encontraban los tanques de lastre, dando por lo tanto, mayor capacidad de reserva de flotabilidad positiva, que era del orden del 30%. Su forma era semejante a la de un torpedo. En la actualidad las naves capaces de navegar en inmersión reciben el nombre genérico de submarino.

78. Archivo Histórico de Marina (AHde M.) L.C. N° 1, ff. 449 y 452.

79. *El Comercio*, 7 de junio de 1910. Edición. Arribaron a Francia y entraron en ejercicio de sus funciones en los astilleros Schneider el 11 de julio. Véase en Biblioteca Nacional, doc. 1, 1-2. Otros integrantes de la comisión fueron el capitán de corbeta ingeniero Edilberto Perales que llegó en octubre de 1910, el capitán de corbeta José R. Gálvez el 3 de enero de 1911, el teniente segundo César Valdivieso Castro, nombrado en marzo de 1911, y el teniente segundo Enrique

Monge en octubre de ese año. Asimismo se incorporaron a la comisión cuatro ex alumnos del pensionado de maquinistas en Inglaterra, Adrián Galloso, Carlos Fernández Dávila, Alfredo Rabines y Humberto Castañeda. Cfr. Biblioteca Nacional, doc. 1, 145, 148, 158. Asimismo, se contó con la valiosa ayuda del teniente de navío en retiro H. Caré, que trabajaba para la casa Schneider. Tenía amplia experiencia en inmersiones, pues había efectuado unas mil doscientas y su ayuda fue muy importante en la contratación del personal que conformaría la dotación inicial y a la que serviría como instructor. Ver en Ortiz Sotelo, *Ob.cit.*, p. 47.

80. A través de nuestra Embajada en París conjuntamente con la comisión a cargo del contralmirante Manuel Villavisencio y la Empresa Schneider &. Chalon Sur Soane.

81. A principios de 1912, cuando el Perú decidió la compra del acorazado *Dupuy de Lome*, le asignó el nombre de *Comandante Aguirre* por lo que el sumergible pasó a denominarse *Ferré*.

82. No se ha encontrado ninguna fuente oficial al respecto.

83. Con sus baterías listas y cargadas dieron comienzo a sus primeras pruebas en la rada del puerto de Tolón en la que se realizaron inmersiones a diferentes profundidades, una de las cuales tuvo una duración de seis horas. Durante estas pruebas, estuvieron presentes los oficiales y personal subalterno peruanos que debían conformar la dotación de estas unidades.

84. VALDIVIESO, César A. *Los sumergibles* Laubeuf.- Año 1916, Imprenta el Progreso–Editorial.

85. Biblioteca Nacional, doc. 1, 5, 38, mencionado en: Ortiz Sotelo, *Ob. cit.*, p. 50.

86. Su primera escala para proveerse de víveres frescos y agua la hizo en la isla de Cabo Verde el 10 de agosto; la segunda escala, por las mismas razones, en Buenos Aires el 16 de setiembre. Al dejar Buenos Aires y entrar a los canales magallánicos soportó un fuerte temporal tan común en esas zonas, saliendo luego al Pacífico enrumbando al Callao.

87. El día 20 se dio inicio a los trabajos para la faena de descarga del sumergible que consistió en desarmar la proa del *Kangourou* desentornillando 15 000 pernos. El día 26, se terminó este trabajo y además se desembarcaron las cabezas de torpedo, explosivos y accesorios del *Ferré*. Los explosivos fueron de inmediato trasladados a la isla San Lorenzo. A la 1.50 hrs. del día 29 de octubre de 1912 se inició el remolque del *Kangourou* a la zona denominada "puerto chico"; la operación estuvo a cargo del técnico de la Compañía Mr. Ahrein. Numeroso público circundaba el puerto. A las 2.30 p.m. llegó el ministro de Guerra y Marina acompañado de numerosas personalidades. A esa misma hora, las bombas del *Kangourou* comenzaron a funcionar para llenar los tanques de flotación del buque, a fin de ir perdiendo flotabilidad hasta que el compartimiento donde estaba el sumergible quedó inundado y comenzó a flotar, dando en ese momento la señal de extraerlo del buque-dique. Una vez que apareció la proa del *Ferré*, el gentío prorrumpió en aplausos y vivas al Perú.

88. *Variedades*, 1912: 1254-1255.

89. *El Comercio* 30 de octubre de 1912; Edición de la mañana. p.1.

90. Althaus Dartnell, Juan nació en París el 6 de diciembre de 1879; ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1897, recibiéndose de alférez de fragata el primero de febrero de 1905. Posteriormente, en mayo de 1910 fue nombrado en comisión de servicio a Francia para la supervisión de la construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*. El 8 de enero de 1912, el teniente primero Juan Althaus, familiar del aviador Jorge Chávez Dartnell y como este, descendiente del almirante Guise fue designado comandante del sumergible *Ferré*. Con fecha 12 de diciembre

de 1912 la Dirección de Marina comunicó a los tenientes Althaus y Valdivieso que se habían recibido los documentos enviados de Francia en que se acreditaba haber sido condecorados con las "Palmas Académicas" por el Gobierno de esa Nación. Más tarde llegó a ser Director de la Escuela Naval y Jefe del Estado Mayor de la Marina. Se retiró con el grado de capitán de navío el 6 de diciembre de 1939, falleciendo en Lima el 10 de julio de 1970. También la integraron como 2º comandante, teniente segundo César A Valdivieso C; 1º electricista, Guillermo Diéguez; mecánico, Ángel Tellería Gandolfo; mecánico, Henry Nicolás (francés); mecánico torpedista, Aurelio García; torpedista, Ernesto Alzamora. Cfr. Ortiz, Jorge y Castañeda, Alicia. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima, 1993. Dirección General de Intereses Marítimos, T., p. 20.

91. Luego desapareció en su totalidad para posteriormente emerger a 100 metros de los cruceros *Grau* y *Bolognesi*, sin que nada hiciera sospechar siquiera en que dirección iba. Ambos cruceros y las embarcaciones del puerto hubieran podido ser bombardeadas con toda tranquilidad antes que un disparo hubiera tenido chance de alcanzarlo. Cerca del dique flotante, el *Ferré* hizo una inmersión con toda rapidez. Después el comandante Althaus que había divisado al vapor *Chile* que entraba al puerto procedente de Guayaquil, impartió las órdenes para que todos estuvieran listos a fin de atacar a ese vapor. Al efecto el sumergible desarrolló su máxima velocidad navegando a más de 12 nudos en la superficie. En cuanto el *Ferré* estuvo a corta distancia del *Chile* comenzó a sumergirse hasta que el periscopio pudiera orientarlo al tope de la posición del vapor. En ese momento se practicó el ejercicio de lanzamiento de los torpedos de proa, luego viró el *Ferré* y también ejecutó el mismo ejercicio con los torpedos de popa. El resultado de la maniobra de ayer ha sido magnífica, pues se ha comprobado la pericia del comandante Althaus y del segundo teniente Valdivieso. Ver: *Perú Today*. Diciembre 1912, vol. IV, p. 477.

92. Consistieron en maniobras de inmersión a diversas profundidades, las que se llevaron a efecto en forma normal. La presencia del sumergible en Ancón causó verdadera sorpresa motivo para que el malecón se llenara de público ansioso de conocer nave tan novedosa. El 17 de diciembre el *Ferré* amaneció en el puerto de Huacho causando también "gran sensación" y júbilo en la población que se volcó a las playas. Efectuó ejercicios de inmersión y estudios de la bahía, regresando el mismo día al Callao. El 6 de febrero de 1913, el *Ferré* hizo ejercicios de torpedos sobre un blanco al garete cerca de la isla San Lorenzo, habiendo sido satisfactorio su resultado. Durante los meses subsiguientes el *Ferré* continuó sus prácticas semanales de inmersión. La asignación del fondeadero al sumergible *Ferré* fue cercana al crucero *Almirante Grau*, a fin que recibiera de este último fuerza eléctrica y aire comprimido.

93. Este había a fin de no regresar en lastre, por encargo de la agencia E. Ayulo y Cía, zarpó a Tocopilla a cargar salitre y de allí a Francia donde debería prepararse para traer al sumergible *Palacios*. Tras dejar a este sumergible partió del Callao el día 21 de noviembre de 1913; el *Palacios* que se encontraba haciendo ejercicios de inmersión en la bahía cuando salía el *Kangourou*, lo acompañó hasta la rada exterior interna cambiándose efusivos saludos entre el jefe del sumergible comandante Gálvez y el capitán Bernard. Partió con destino a Iquique también para cargar salitre con destino a Europa.

94. Gálvez Chipoco José nació en Lima el 27 de febrero de 1880. Ingresó a la Escuela Naval el 21 de abril de 1896, egresando con el grado de alférez de fragata el 1º de febrero de 1906. En enero de 1911 fue designado en comisión del servicio a Francia para la supervisión de la construcción de los sumergibles *Ferré* y *Palacios*, siendo nombrado el 8 de enero de 1912 comandante del *Palacios*, haciendo el viaje de regreso al Callao a bordo del *Kangourou* con el sumergible a su mando. Posteriormente, cuando desempeñaba la jefatura de la Segunda

Sección del Estado Mayor General de la Marina, el ministro del Ramo lo nombró el 25 de febrero de 1918 integrante de la Comisión Científica Universitaria que debía dirigirse al centro de la República. Falleció en Lima el 20 de marzo de 1936. E integrada por el 2° comandante, Tte. 1° Enrique Monge Medrano; 1° ingeniero David Maurer Van Hagen; 3° ingeniero Alfredo Rabines; 2° electricista Francisco Rosas Castro; 2° electricista Fortunato Gergich; mecánico Luis A. Suárez; mecánico Henry Guiol (francés). Véase en: Castañeda, Alicia... *Reseñas Biográficas de Oficiales de Marina.* Lima, 1999, Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú, p. 92.

95. El 11 noviembre el corresponsal de *El Comercio* embarcado en el *Palacios* describió la experiencia a bordo: "A las 2 y 20 de la tarde de ayer abandonó su fondeadero el *Palacios* que comanda el Sr. José R. Gálvez y a las 2 y 45, a la popa del crucero *Bolognesi* comenzó la inmersión y luego ha navegado en profundidades de 7 a 18 metros, con una velocidad de 5 a 8 millas por hora. Después de dar la vuelta a la isla de San Lorenzo, apareció a la altura de la popa del *Bolognesi* dando un salto de "tonina" sumergiéndose inmediatamente a 7 metros de profundidad y luego da otro salto de "tonina" cerca de la popa del *Grau* y salió a la superficie a inmediaciones del crucero *Lima*. La inmersión duró 3 horas y 45 minutos con magnífico resultado. Hoy debe cargar sus acumuladores eléctricos con sus motores de petróleo". Ver: *El Comercio*, 11 de noviembre de 1913.

96. *Boletín de Guerra y Marina*, noviembre de 1913.

97. ORTIZ SOTELO, *Ob. cit.* p. 55-56.

98. A propósito del Mensaje de Billinghurst en 1913 a la Nación, su ministro de Guerra y Marina, general E. Varela, fue interpelado por Rafael Grau miembro del Congreso en sesiones secretas que tuvieron una duración de nueve días. Basadre, Jorge...*Historia de la Republica del Perú.* T. XII, p. 241.

99. BASADRE, *Ob. cit.*, T. XII, p. 241.

100. BASADRE, Jorge... "Un fragmento de la historia peruana en el siglo XX: la primera crisis de la República Aristocrática hace cincuenta años. La época de Billinghurst". En: *Visión del Perú en el siglo XX.* T. II. Lima, Ediciones Librería Studium, 1963.

101. STEPHEM, Stein ha calificado a Billinghurst como líder populista. C.fr. Populism in Perú. The emergence of the masses and the politics of social control.

102. Véase este calificativo en YEPES DEL CASTILLO, Ernesto...Perú: *1820-1920. Un siglo de desarrollo capitalista.* Asimismo, véase en la obra de Julio COTLER *Clases, Estado y Nación*, así como en *Crisis política y populismo militar en el Perú.*

103. Las relaciones políticas fueron de conflicto creciente entre el Ejecutivo y el Parlamento, sucesivos gabinetes en pocos meses (Malpartida, Luna, de Souza, Varela), constantes movilizaciones de multitudes urbanas de Lima; apoyo de grupos sociales al gobierno, hostilizaciones y atentados a opositores como al senador Villanueva, *La Crónica*, *La Prensa*, etc.; trayendo una acreciente oposición y desgaste de Billinghurst.

104. En agosto de 1912 tras la elección de Billighurst, Leguía negoció con este logrando que su aliado, Augusto Durand del partido Liberal aportara votos en la elección de sus candidatos a las vicepresidencias Roberto Leguía y Miguel Echenique respectivamente. Su candidato Fernando Seminario fue derrotado.

105. *Variedades*, 24 de agosto de 1912, p.1011.

106. *El Comercio*, 23 de agosto de 1912, edición de la mañana, p.1.

107. En la época de Billinghurst confluyeron problemas fiscales provenientes de las finanzas públicas distorsionadas y por la aprobación irregular de los presupuestos de 1913 y 1914 por el Congreso de la República. Véase La hacienda Pública: a. El Congreso no aprueba el Presupuesto de 1913. La tardía Ley N° 1609 que dispuso la prórroga del presupuesto de 1912 para 1913; b. El Mensaje de Billinghurst sobre la "Historia y la Hacienda Pública del país"; c. Decreto que puso en vigencia el presupuesto de1914; La Compañía Recaudadora de Impuestos.

108. Mejor dicho "ataron".

109. Respecto a este último, el líder al responder el homenaje desarrolló lo que se podría denominar un discurso programático si se analiza como pieza política antes de su denominación en agosto y juramentación en setiembre. Señaló, entre otros asuntos: a) cambio de la Ley Electoral, b) estímulo al régimen de la libre competencia entre industriales, c) resolución del problema del empleo, d) reforma de la legislación obrera, particularmente la ley de accidentes de trabajo, e) implantación del seguro obligatorio, f) construcción de casas baratas para obreros, g) realización de obras de irrigación en la costa; h) preparación debida del presupuesto de la República, i) establecimiento de la enseñanza obligatoria, j) mejora de puertos y respectivos terminales, a fin de recibir barcos de mayor calado luego de la apertura del Canal de Panamá, k) propiciación de una política de paz externa del Estado, l) mayor atención y apoyo a la institución militar con su gloriosa misión por su no menos importante y valiosa contribución a la patria.

110. Véanse algunos aspectos sociales como: a). Los escándalos del Putumayo y sus repercusiones; b.) Anuncio de la construcción de casas para obreros; c). Escuela de enseñanza doméstica; d). Informes sobre la situación social de los indígenas del sur; e). Teodomiro Gutiérrez, Rumi Maqui.

111. Entre otros problemas sociales que enfrentó el gobierno, pueden enumerarse a numerosas e intensas jornadas laborales protagonizadas por obreros y artesanos de Lima y Callao que presionaron en las decisiones gubernamentales, tales como el reconocimiento de las 8 horas para los jornaleros del muelle del Callao y la Dársena en 1913; expedición del reglamento de huelgas; autorización para la creación de secciones de trabajo en las intendencias, decretos reglamentarios de la Ley de Accidentes de Trabajo, etc.

112. Véase *El problema con Chile*: a. Intercambio de cablegramas entre las cancillerías del Perú y Chile; b. Mensaje secreto de Billinghurst al Congreso sobre las negociaciones con Chile; c. Desconfianza de las elites limeñas y del Ejército hacia el Presidente sobre el manejo de las negociaciones.

113. Véase La Ley Provisional de Elecciones y su desnaturalización.

114. Véase Del proyecto de reformas constitucionales al proyecto de Decreto de disolución del Congreso. Su rechazo y causa directa del golpe.

115. *El Comercio*, 4 de febrero de 1914, edición de la mañana, p. 2. En su edición extraordinaria del 4 de febrero de 1914 (p.1), *La Prensa* informó contradictoriamente que "Las tropas del Callao, al mando del prefecto comandante Arenas acató el movimiento apenas se tuvo noticia de su realización". El subrayado es nuestro.

116. *El Comercio*, 4 de febrero de 1912; edición de la tarde, p.1.

117. En el despacho del corresponsal de *La Crónica* se lee al respecto: "Se nos dice que el comandante de uno de los cruceros se negó acatar esta orden, manifestando que no podía, en cumplimiento de su deber, dejar desguarnecido el buque" Edición 5 de febrero, 1912, p. 6.

118. *El Comercio*, 4 de febrero de 1914; edición de la mañana; p. 2

119. *La Prensa*, edición extraordinaria; 4 de julio de 1914, p. 2.

120. *Loc. cit. El Comercio* informa que: "A las 11 llegó de Lima el capitán don Juan C Sánchez, quién venía con el nombramiento de prefecto interino, otorgado por la Jefatura del poder Ejecutivo" (4 de febrero de 1914; edición de la tarde, p. 1).

121. *El Comercio*, 4 de febrero de 1914; edición de la tarde; p. 1. En la edición del 5 de febrero; *La Crónica* también coincide en la hora de la llegada al *Grau* del contralmirante Carvajal: 8 y 30 de la mañana.

122. *La Crónica*, 5 de febrero de 1914; p. 6. El subrayado es nuestro.

123. *El Comercio*, 6 de febrero de 1914; edición de la mañana, p.1

124. *La Prensa*, 6 de febrero de 1914; edición de la mañana, p.1. El malestar en los oficiales de la Marina se reflejaba en la decisión de algunos jefes de presentar: "... sus renuncias por cuanto no querían hacerse responsables de los daños que un momento a otro pudieran ocurrir". *Ibidem.*

125. *El Comercio*, 4 de febrero de 1914; edición de la tarde, p. 1.

126. *El Comercio*, 4 de febrero de 1914; edición de la mañana, p. 2.

127. *El Comercio*, 4 de febrero de 1914, edición de la tarde, p.1.

128. *La Prensa*, 4 de febrero de 1914; edición extraordinaria, p.2.

129. *La Crónica*, 4 de febrero de 1914: edición extraordinaria, p.5

130. *La Prensa*, 5 de febrero de 1914; edición de la mañana, p.2.

131. *El Comercio*, 5 de febrero de 1914; edición de la mañana, p.2.

132. *Loc. Cit.*

133. *El Comercio*, 5 de febrero de 1914; edición de la tarde; p.1. Esta versión es confirmada en *La Prensa* del 5 febrero (edición de la mañana, p.2), cuando afirma: "Después de la agitación extraordinaria ocurrida desde las primeras horas de la mañana hasta el mediodía de ayer (4), sucedió absoluta calma".

134. *El Comercio*, 6 de febrero de 1914; edición de la mañana, p. 1.

135. *El Comercio*, 6 de febrero de 1914; edición de la tarde, p. 1.

136. *La Crónica*, 7 de febrero de 1914; p. 2

137. *Loc. cit.*

138. *El Comercio*, 7 de febrero de 1914; edición de la mañana, p. 2.

139. *El Comercio*, 7 de febrero de 1914; edición de la tarde; p.1. Previamente los jefes y oficiales de Marina se reunieron en el local del ministerio de Guerra y Marina. De allí se dirigieron

en corporación a los salones presidenciales con el: "... objeto de saludar al Presidente de la excelentísima Junta de Gobierno y Ministro de Guerra y Marina coronel Benavides". Véase *La Prensa*; 7 de febrero de 1914; edición de la tarde, p. 1.

140. *La Prensa*, 7 de febrero de 1914; edición de la tarde, p. 1.

141. *Loc. cit.*

142. *Loc. cit.*

143. *Loc. cit.*

**Doctor Humberto Leceta Gálvez.** Historiador, politólogo y planificador. Especializado en reforma del Estado, descentralización y proyectos de desarrollo institucional. profesor universitario en la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), Academia Diplomática del Perú, Universidad del Pacífico, Universidad de Lima y otros importantes centros de educación superior. Ha sido consultor en temas de gobierno municipal y funcionario del Instituto Nacional de Planificación (INP), de 1978 a 1980.

Email: vleceta@pucp.edu.pe

# *Reflexiones sobre Cultura de Defensa*

CAPITÁN DE FRAGATA JUAN CARLOS LLOSA PAZOS

Uno de los conceptos más interesantes que desde hace algunos años se viene desarrollando en el ámbito académico de la seguridad y la defensa de los estados lo constituye lo que se ha venido en denominar cultura de defensa. En relación a este tema, recientemente participé en un curso avanzado en modalidad virtual sobre seguridad, defensa y estrategia, diseñado especialmente para la Escuela Superior de Guerra Naval por el Instituto Académico Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa CISDE. El CISDE está constituido principalmente por oficiales de las Fuerzas Armadas españolas y tiene como misión mejorar la seguridad colectiva mediante la difusión de la *cultura de la defensa* y la capacitación de miembros de las Fuerzas Armadas, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y otros colectivos profesionales.

Entre los diferentes temas tratados, el foro virtual del curso hizo énfasis en la cultura de defensa, partiendo de la definición del político Javier Jordán de la Universidad de Granada, en el sentido de que aquella comprende un sistema de manifestaciones, conocimientos, modos de vida y grado de desarrollo de la defensa nacional en la sociedad.

Mi interés por la cultura de defensa surgió hacer algunos años al leer unas revistas de defensa españolas donde me llamó la atención ese concepto. Tiempo después, ya con algo de idea al respecto, publiqué en el diario *Expreso* de Lima, del que soy colaborador eventual en la columna Tribuna Libre, tres artículos titulados "Cultura de defensa", "Necesitamos una cultura de defensa" y "Cultura de defensa: reconocimiento y disuasión", y también uno más extenso en la *Revista del Comando Conjunto de las FFAA*. El primero de estos artículos –aparecido

en el 2008– comenzaba recordando una clase que me dictó un alto funcionario gubernamental quien en un momento comentó que veía como un error que el país gastara en la compra de helicópteros o de armas en general para las Fuerzas Armadas porque de haber una guerra, cosa que él no creía posible, de todas maneras la íbamos a perder. Aquel comentario, que refuté casi instintivamente, me llevaría a preguntarme después, cuantos altos funcionarios públicos o ciudadanos en general podían pensar de esa manera, o sí existía en nuestro país real conciencia de lo que implica la defensa y la seguridad nacional. Realmente necesitábamos urgentemente una cultura de defensa en el Perú.

Para reflexionar sobre este tema se debe partir por hacer una aproximación a la definición de cultura. Aquella es una palabra que se emplea de distintas maneras. Según algunos autores del mundo de la gestión cultural, aquella se puede dividir en dos conceptos o acepciones. En primer lugar tenemos la cultura con "C" mayúscula, que corresponde a la *alta cultura*, donde se ubican las grandes obras de arte, de la literatura o de la música, y en segundo lugar tenemos la cultura con "c" minúscula, que corresponde al dominio de la antropología y la sociología, puesto que se refiere al conjunto de características, usos y costumbres, creaciones y manifestaciones de la vida humana y las relaciones ente las organizaciones y los individuos, que diferencian a un país de otro, a una localidad de su vecina, a una empresa de su competencia y así pueden citarse muchísimos ejemplos. La cultura con "c" minúscula constituye la identidad cultural e incluye manifestaciones populares, la creatividad cotidiana, la organización social. Es en ese campo donde se halla la cultura de defensa. Dicho esto, se le puede definir como la toma de conciencia, y la expresión generalizada del conocimiento, de los temas de la defensa y de la seguridad nacional como elemento fundamental para el afianzamiento de la ciudadanía del siglo XXI. Su construcción es un proceso continuo que debe sostenerse principalmente en la educación pública y privada, en la gestión estatal y en los medios de comunicaron social, y para censarla se debe comenzar por identificar la predisposición que existe en una sociedad para comprender la importancia de la defensa en la protección de sus intereses, valores, y patrimonio.

Las motivaciones que dieron lugar al concepto de cultura de defensa en los últimos años, tienen sus antecedentes más lejanos a inicios del siglo XX, cuando los asuntos militares en su conjunto van a adquirir mayor interés en no pocos círculos políticos de Europa, más allá de las habituales críticas o loas a los generales en guerra o a los debates del presupuesto en los parlamentos. La idea central fue que los asuntos militares ya no tenían por qué involucrar exclusivamente a los oficiales de las Fuerzas Armadas, sino que siendo la

guerra fundamentalmente un fenómeno político, los civiles y principalmente las autoridades gubernamentales, eran quienes al final tenían la última decisión, y por lo tanto debían tener conocimiento de causa para tomar resoluciones que involucrasen acciones militares. Hablar de defensa nacional en vez de guerra, se convertiría en buena cuenta en una forma de arrebatar el principal protagonismo de los generales en la vida de las naciones europeas, poderosas muchas de ellas y que de forma recurrente se veían envueltas en conflictos bélicos, aunque desde la derrota de Napoleón en Waterloo, el resto del siglo XIX, durante la llamada *pax britanica*, consiguieron mudar batallas allende sus colonias de ultramar. De ahí que influyentes personajes como el estadista francés Georges Clemenceau (1841-1929), dijeran que la guerra *es un asunto demasiado serio para dejarlo en manos de los militares* (*el espíritu de defensa resulta ser una actitud cívica que no puede limitarse sólo a las actividades militares*).

Décadas después de Clemenceau, siguiendo esa corriente, muchos ministerios de guerra y de marina pasarían a convertirse en ministerios de defensa, y así este último término iría reemplazando la palabra guerra en las organizaciones gubernamentales de los estados occidentales y en los discursos políticos, particularmente después de la derrota del Tercer Reich y la creación de la ONU.

Mil años de hegemonía de la guerra en la existencia de los pueblos, que habían llevado a las atrocidades y la destrucción más espantosas en los campos concentración nazis y en la Hiroshima y Nagasaki, eran ya más que suficientes para ponerle fin. Entonces pareció haberse logrado el sueño kantiano de la paz mundial perpetua, que había fracasado con la Liga de Naciones impulsada por Wilson. Para 1946, los estados miembros de la recién fundada Organización de Naciones Unidades ONU, se comprometieron a no declararse más guerras, solo se defenderían en caso sufrieran intentos de, o consumadas agresiones externas. Con ello las leyes de la geopolítica debían quedar sin efecto, dando lugar a la disuasión como lineamiento central de las políticas de *defensa* de las potencias occidentales. Dada la terrible experiencia de la guerra en Europa, los países que se habían ensangrentado en su resistencia a la aberrante locura nazi, fueron generando mayor conciencia de la importancia de la defensa nacional para su futuro, ya no para la conquista, sino por el contrario para su supervivencia misma. Aquel asunto definitivamente ya no podía ser de competencia exclusivamente de los gobiernos y de las Fuerzas Armadas.

Décadas más tarde tomaría cuerpo el concepto de cultura de defensa, principalmente en España donde el tema es tratado con profusión y con mucho

énfasis en gestiones como la de la ministra de Defensa del Partido Socialista Obrero Español PSOE, Carmen Chacón, durante el gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Al asumir el cargo en el 2008, la ministra Chacón había anunciado que la principal prioridad de su gestión sería difundir la cultura de defensa y para ello modifica el organigrama de su Ministerio, de tal manera que dependiesen directamente de ella, las dos oficinas con responsabilidades directas de información y comunicación. Con ello la lideresa socialista se propuso estrechar los lazos entre las Fuerzas Armadas y la sociedad, aumentar la valoración que los españoles ya sentían por sus Fuerzas Armadas y en general difundir la cultura de la defensa, como un servicio público imprescindible para la seguridad y la libertad de los ciudadanos. Antes de ello, el otrora imperio donde no se ponía el sol, llevó a cuestas un periodo que se denominó transición, tras la muerte de Franco, tiempo en el que el tema militar ocupó importantes páginas de la agenda política española. En la etapa entre la muerte del Generalísimo en 1975 y las Cortes del 82, se buscó con insistencia poner fin a la influencia franquista sobre las Fuerzas Armadas españolas. Aquellos años, el rey jugaría un muy importante y difícil papel de mediador, no ajeno a escepticismos, puesto que Juan Carlos de Borbón había sido en buena cuenta el heredero de Francisco Franco, rol que ya había puesto a prueba con su rechazo en la toma del Parlamento del teniente coronel Tejero en 1981.

Consecuentes con su posición antifranquista, líderes políticos como Chacón y otros socialistas españoles, asocian cultura de defensa principalmente con supremacía del poder civil sobre el ámbito militar, principio que aquellos entienden como condición *sine qua non* para contar con unas Fuerzas Armadas modernas. Esta opinión no necesariamente es compartida por sus adversarios políticos, principalmente los miembros del Partido Popular, PP, signados como los herederos políticos de Franco, como también sucede con los miembros de la Unión Democrática Independiente, UDI, de Chile respecto del general Pinochet.

En el Perú, es en los años cincuenta del siglo pasado, donde se pueden fijar los antecedentes de la *toma de conciencia sobre la defensa nacional* que es la piedra de toque de toda cultura de defensa. Aquí tendría significativo protagonismo el entonces general de división José del Carmen Marín, oficial de brillante trayectoria que realizó importantes estudios profesionales en Francia, que años atrás había traído la propuesta de crear colegios militares con la idea de emplearlos en provecho de la juventud de la época, llegando a ser director fundador del primero de ellos, el Colegio Leoncio Prado, con el que se puso a disposición de la educación pública peruana los valores y principios de la formación militar,

lo que fue visto con muy buenos ojos por muchos padres que matricularon en él a sus hijos al poco tiempo.

Marín impulsó la creación del Centro de Altos Estudios Militares, CAEM, siendo también su director fundador. Este centro de estudios buscó *generar conciencia* sobre la defensa nacional como una actividad integral. En las aulas de CAEM destacados educadores como los generales Mendoza y Romero Pardo contribuyeron a enraizar esa conciencia "hacia adentro", es decir teniendo como público objetivo grupos escogidos de oficiales de alta graduación de nuestras Fuerzas Armadas, a los que se les guiaría en el estudio de la defensa nacional más allá de los ámbitos estrictamente militares. Realidad nacional y el binomio defensa-desarrollo se convirtieron en el eje del pensamiento del CAEM para la defensa nacional, que décadas más tarde de su fundación en los cincuenta, ampliaría su gestión académica a ciudadanos civiles. Para los noventa, el CAEM, convertido en Centro de Altos Estudios Nacionales, CAEN (pienso que en realidad debieron llamarlo Altos Estudios de la Defensa Nacional) dio una mayor apertura hacia los profesionales no militares, dando pasos firmes hacia el fortalecimiento de la conciencia ahora "hacia afuera", es decir más allá del mundo castrense, lo que trajo consigo el incremento del involucramiento civil en esta fundamental tarea del Estado que es garantizar la seguridad exterior de los peruanos.

Este interesante proceso que iba conduciendo al *aggiornamento* de una cultura de defensa en nuestro país, se vio frustrado por la crisis política que se suscitó a fines del siglo anterior, y con ello lo que parecía ser una armoniosa interacción civil-militar, al menos en el ámbito académico, perdió altura de golpe y hubo de hacer aterrizaje forzoso para dar lugar a nuevas formas de plantear los asuntos de la defensa nacional, que no necesariamente apuntaban a hacer de ese aparato un arma efectiva para garantizar la paz del país y menos para impulsar una cultura de defensa acorde a nuestro entorno de seguridad.

Pronto un grupo de personas que representaban dineros e intereses transnacionales principalmente, promovieron un enfrentamiento entre la población y las Fuerzas Armadas, en el que muchos que debieron replicar las calumnias y los insultos, callaron en todos los idiomas, olvidándose que el bien más preciado que tiene el hombre es el honor. Sobre la base de una situación de esa naturaleza resultaba casi imposible construir una cultura de defensa de arraigo nacional, tan necesaria para no repetir errores de pasados lejanos y no tan lejanos.

Es oportuno dar una mirada crítica sobre algunos hechos que desde mi punto de vista perjudicaron el proceso de construcción de nuestra cultura de defensa –término que no se emplea con frecuencia en nuestro medio– y a otros que como concepto lo favorecían, aunque su genuino impulso no tenía el fin que aquí resaltamos.

Veamos algunas consideraciones. La organización actual de la defensa nacional obedece a un modelo que tuvo mucha influencia de un connotado miembro del partido socialista obrero español, Narcís Serra, quien fuera ministro de defensa y vicepresidente de gobierno en la época de Felipe González y además profesor de uno de los intelectuales peruanos pertenecientes a la elite academia de la Pontifica Universidad Católica del Perú, que le tocó ser parte de la redacción del capítulo correspondiente a las Fuerzas Armadas del Informe de la Comisión de la Verdad y Reconciliación (CVR) del 2003. Este informe presentó a las instituciones militares, en un antojadizo juego de palabras, como violadoras sistemáticas de los derechos humanos, sin que mediara verdad alguna en ese sentido. La influencia poco conocida de Serra fue promovida durante la gestión del abogado Loret de Mola en Defensa. Los seguidores de Serra, que estuvo al menos una vez en Lima, no dudaron en presentar, lindando con el fundamentalismo, como poco menos que nazis o fascistas enemigos de la democracia en el mejor de los casos, a todo aquel que criticaba el modelo o cuestionaba su idoneidad para la conducción política de la defensa nacional. De ahí que el respeto a los derechos humanos y a la democracia, valores que aunque indispensables para toda sociedad que aspira ser libre y justa, fueron utilizados de manera maniquea para cuestionar el rol cumplido por las Fuerzas Armadas peruanas ya no solo en su actuación contra el terrorismo, sino en la historia misma del país.

Entonces ¿Qué cultura de defensa se podía impulsar en el Perú si una comisión de destacados intelectuales financiados por el propio gobierno peruano de entonces pintaba ante los ojos del país a unas Fuerzas Armadas que según su juicio –muy cuestionable por cierto– no habían estado a la altura de las circunstancias que se vivieron en los 80's y 90s, por no haber empleado estrategias adecuadas contra los "alzados en armas" y luego violando sistemáticamente los derechos humanos de la población?

Para no pocos oficiales de alta graduación de esa época con quienes he conversado, aquella posturas además de la implementación del modelo de ministerio que llamaremos *serrista*, fueron parte de un estrategia que pretendía minar desde adentro a las Fuerzas Armadas, algo similar a lo que predicaba el marxista italiano

Antonio Gramsci respecto de la Iglesia Católica y que para muchos se traducen en cuestionamientos intestinos contra la esencia de la institucionalidad de la Iglesia, como la Teología de la Liberación tan criticada y combatida por jerarcas católicos como el Papa Juan Pablo II. Desproporcionada o no esta visión en su momento, lo cierto es que los objetivos de desprestigiar a las Fuerzas Armadas peruanas se cumplieron con creces, y desde los primeros días del milenio ha costado muchos esfuerzos hacer ver a la ciudadanía la inexactitud de muchas de las acusaciones hechas en su contra por la CVR y sus devotos.

Impulsado por intelectuales afines al pensamiento del PSOE y ONG´s como el Instituto de Defensa Legal IDL, la discusión se centró por años en el precepto principal del modelo al que me refiero, es decir el control civil sobre las Fuerzas Armadas. Es oportuno anotar, que el IDL es una ONG que ha recibido financiamiento de agencias norteamericanas como la USAID –Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional– la que forma parte de los programas de diplomacia pública que impulsa en Latinoamérica los EE.UU. especialmente desde el gobierno de Jimmy Carter para asuntos de democracia y derechos.

De pronto, según sus profetas, lo relevante de este modelo no era en buena cuenta que las Fuerzas Armadas fuesen eficientes o no, sino que estuviesen controladas. Un proceso que fue signado por la desconfianza, la ignorancia en tema militares y la revancha ideológica de algunos simpatizantes inconfesos de los derrotados de los noventa. Este por demás, ha sido un fenómeno común a las Fuerzas Armadas de la región sudamericana en los últimos veinte años, siendo sin duda el más significativo el de Argentina.

Sin embargo por aquella época tuvo lugar un esfuerzo importante que favorece la edificación de nuestra cultura de defensa, aunque como dije líneas arriba, su verdadero impulso no lo motivaba aquel propósito. Me refiero a la publicación del Libro Blanco de la Defensa (LBDN). Este documento contempla la participación integral de los diferentes organismos públicos que constituyen el aparato administrativo del estado y se establecen lineamientos suficientes para desarrollar un planeamiento estratégico para la defensa nacional a largo plazo.

Pese a su importancia y a su beneficio para lograr una cultura de defensa, el LBDN no necesariamente se conectó con la ciudadanía desde su publicación a principios del nuevo siglo, y en eso mucho tiene que ver con la particularidad de su origen. El LBDN nace poco después de la grave crisis política que dio lugar

a lo que se llamó Acuerdo Nacional, que fuera promovido por las agrupaciones políticas autodefinidas como defensoras de la democracia, donde muchísimos peruanos no se sintieron representados. En ese Libro Blanco se cita con mucha incidencia la participación de la sociedad civil, que en términos reales significa la influencia decisiva de unas pocas organizaciones no gubernamentales que tuvieron protagonismo principal en los primeros años de la década pasada, dada la debilidad institucional de los partidos políticos. De ese debate –si acaso hubo– quedaron de lado no solamente las Fuerzas Armadas sino muchísimo sectores de la población. De ahí que uno se pueda preguntar si su origen fue producto de una necesidad, primero advertida y después consensuada, de fortalecer y modernizar la defensa nacional para disuadir a cualquier agente hostil que intente amenazar nuestra seguridad exterior, o fue más bien fruto de un listado de buenas intenciones respecto de la defensa donde no pocos autores mostraron conductas antimilitares que en nada favorecían la eficiencia de la defensa nacional.

A estos antecedes, se suma el reacomodo del escenario político peruano ahora liderado por actores distintos a los del inicio del milenio. Esto hace a mi juicio indispensable un debate nacional para la actualización de LBDN, en el que la promoción de la cultura de defensa ocupe un lugar prominente. Su actualización debería incluir la participación de primer orden, de centros académicos civiles y militares, de universidades y otras organizaciones públicas y privadas, no solamente algunas ONG´s conocidas y que obedecen a intereses subalternos. El debate debería considerar que, es en la defensa nacional y no tanto en la seguridad nacional, que por demás debieron ser tratadas por separado desde un inicio, donde deben centrarse las ideas. De no ser así su denominación debería ser cambiada a Libro Blanco de la Seguridad y Defensa Nacional.

Siendo solo LBDN, su contenido implica privilegiar el tratamiento de los elementos que hacen posible una real y efectiva defensa, en vez de reunir una serie de conceptos, que aunque fundamentales, son más propios para delinear la política exterior del país lo que toca al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Para arraigar una cultura de defensa requiere de refuerzos integrales, por consiguiente la articulación del aparato del Estado y toda la sociedad misma son necesarios para su consolidación. Por eso, el embarcarnos con decisión en una travesía que no será corta hasta *arribar* a la consolidación de esa cultura, la sociedad peruana obtendrá de seguro, importantes beneficios. En efecto, con ella veremos fortalecida nuestra autoestima; alimentando un sano nacionalismo que dé exacto valor al vasto patrimonio heredado sin alardes impostados; valorado el

servicio que prestan a la Nación los profesionales responsables de la seguridad del país; asimiladas positivamente las lecciones aprendidas del pasado, más que para la lamentación estéril, para el cultivo de odios irracionales o para la indiferencia criminal, para identificar debilidades y la corrección de errores u omisiones, en beneficio de una cada vez más eficiente defensa nacional que sea garante indesmallable de nuestro desarrollo.

Necesitamos una cultura de defensa extendida en todo el país que busque valorar la defensa como un bien público, inalienable y vital para el futuro del país. Ese es un reto ineludible que estoy seguro sabremos afrontar alejando mezquindades, antojadizos intereses foráneos y a los enemigos de nuestra paz.

---

**Capitán de fragata Juan Carlos Llosa Pazos.** Magíster en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Maestría en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo, de la Universidad San Martín de Porres. Instructor de la Escuela Superior de Guerra Naval en el Curso de Comando y Estado Mayor, Área Política y Estrategia. Jefe de la Oficina de Información del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, tuvo a su cargo la revista institucional. Editor General de la *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*. Colaborador de la *Revista de Marina* y miembro del consejo editorial, publica también artículos de opinión en los diarios de la capital.

Email: llosa001@marina.mil.pe

# *Proceso de Delimitación Marítima entre Perú y Chile*

EMBAJADOR ÓSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA

## ANTECEDENTES

La historia del diferendo marítimo por las 200 millas en la frontera entre Perú y Chile tiene un poco más de ochenta años. La partida es la firma del Tratado de Lima de 1929, donde no se refieren en ningún sentido a fronteras marítimas pero se sostiene que se trazará una línea divisoria para colocar hitos entre ambos países, lo que fue realizado por la Comisión Mixta de Límites Perú-Chile en 1930. Esto significa que el Tratado de 1929 solemnizó un asunto de naturaleza terrestre donde se estableció que el punto Concordia es término de la frontera terrestre entre ambos países, y en consecuencia, el punto inicial de la frontera marítima de conformidad con las reglas de la doctrina del Derecho Internacional de la Delimitación Marítima.

Este Tratado, pues, marca como límite el punto de Concordia entre ambas naciones. Sin embargo el Hito N° 1 de la frontera terrestre es usado por Chile para trazar su límite marítimo, pese a que este punto está ubicado a 264 metros aproximadamente del mar.

En 1947, debido principalmente al abuso que cometían flotas marinas extranjeras en nuestras costas, el gobierno del presidente José Luis Bustamante y Rivero emitió el Decreto Supremo N° 781 declarando la soberanía sobre las 200 millas de mar adyacente.

La medida, por cierto unilateral, no establecía un tratado de límites bilateral ni con Chile ni con Ecuador. Años después, al no mejorar la situación respecto a la explotación pesquera de parte de flotas principalmente rusas y japonesas, Perú,

Chile y Ecuador decidieron firmar la Declaración de Santiago de 1952, mediante la cual cada país proclamaba soberanía y jurisdicción exclusiva sobre sus 200 millas.

Posteriormente, el año 1954, se suscribió el Convenio sobre la Zona Especial Fronteriza Marítima con el objeto de evitar sanciones a las embarcaciones de poca carga tripuladas por pescadores artesanales, quienes carecen de los instrumentos necesarios para determinar su posición con exactitud.

Este instrumento tuvo por objeto, en ese sentido, dos asuntos fundamentales: evitar la detención de los pescadores artesanales y, evitar el pago de multas que de modo arbitrario les eran impuestos recíprocamente, es decir, tanto en el lado de la zona de frontera peruana como chilena.

Chile comunicó a las Naciones Unidas su posición respecto de las 200 millas en 1967, es decir trece años después. Esto refuerza el hecho de que Chile, al firmar el Acuerdo de 1954 no estaba pensando en definir un límite marítimo con Perú.

Fue en el año 1986 cuando el embajador peruano, Juan Miguel Bákula fue enviado a Chile con la misión de plantear el asunto de manera bilateral y buscar una solución que podría implicar la negociación de un tratado de límites marítimos con Chile ante su inexistencia. Bákula efectuó una exposición oficial al canciller chileno Jaime del Valle, acerca de la inexistencia de un tratado sobre límites marítimos entre ambos países, y a su vez planteó iniciar un diálogo a fin de resolver el problema. El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile emitió un comunicado dando cuenta que se "tomó nota" de la postura y que "debían hacer estudios sobre el caso". No obstante, no rechazó también por escrito la pretensión peruana, hecho que hoy es blanco de críticas en el vecino del sur.

En octubre del año 2000, Chile recibió una nota de protesta peruana desconociendo el límite marítimo, la primera desde la gestión de Bákula en 1986. La nota era respuesta a la cartografía inscrita por La Moneda un mes antes en la ONU, delimitando el mar territorial y mencionando el paralelo como frontera, con lo cual, según refieren, Chile buscaba cerrar sus temas limítrofes.

En el 2003, durante la visita a su colega el Embajador Cristian Barros, viceministro de Relaciones Exteriores de Chile, el embajador Luis Solari Tudela (†) le expresó formalmente que existiendo dos visiones divergentes y por lo tanto opuestos respecto a la delimitación de la frontera marítima, se generaba un incordio que debía ser resuelto ante la Corte Internacional de Justicia.

En Río de Janeiro del 2005, en una Declaración suscrita por los entonces cancilleres Manuel Rodríguez Cuadros e Ignacio Walker, ambos señalaron formalmente que el Perú y Chile tenían posiciones distintas evidenciándose la existencia de una controversia jurídica.

En el 2005, siendo el suscrito canciller de la República, el Perú estableció la Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo (puntos de la costa desde donde se proyectan las 200 millas) y a partir de ella se elaboró la cartografía oficial peruana de dominio marítimo en el sur. Tal norma fue cuestionada por Chile, a lo que Perú reaccionó destacando que se trataba de un acto soberano. Cabe señalar que esta Ley de Líneas de Base N° 28621 constituyó un hito sumamente importante y clave para el proceso ulterior ante la Corte Internacional de Justicia, pues por primera vez el Perú estableció soberanamente los puntos desde la costa y de donde se debe proyectar la soberanía y jurisdicción del Perú sobre las 200 millas, es decir, la proyección hacia el límite exterior, y nunca hacia las zonas adyacentes, lo que significa una inflexión positiva en la aspiración peruana en su calidad de Estado costero.

En enero del 2007, el ex canciller García Belaúnde se dirigió hacia su par de Chile, Alejandro Foxley, recodándole que el tratado que fijó la frontera terrestre entre Chile y Perú de 1929 acordaba dejar en manos del presidente de EE.UU. cualquier controversia. Y reflejaba la tensión que se vivía luego que el Congreso Chileno aprobara la ley que creaba la provincia de Arica Parinacota, fijaba el límite norte de la provincia en el Hito N° 1. La ley generó una fuerte reacción en Perú de los grupos nacionalistas, que organizaron una marcha hacia la frontera.

La tarde del 4 de junio de 2007 en Panamá, Foxley se reunió con el diplomático limeño, quien notificó la decisión del Perú de demandar ante La Haya, postura que no fue del agrado de Chile. Diez días después, en la cumbre de la Comunidad Andina de Naciones en Tarija, Bolivia, el presidente Alan García comunica tal decisión a la presidente Michelle Bachelet.

En agosto de ese año, Perú publicó su carta náutica, teniendo como referencia la Ley de Líneas de Base aprobada por el presidente Toledo en el 2005. El nuevo mapa dibujaba la versión peruana del límite con Chile 264 metros al suroeste del Hito N° 1, evidenciando de nuevo la discrepancia por la frontera terrestre.

Ante la negativa chilena a negociar, el Perú hizo uso de uno de los mecanismos de solución pacífica de controversias que recomienda las Naciones

Unidas: demandó a Chile ante la Corte de La Haya el 16 de enero del 2008, pues ya se había levantado la reserva que el Perú tenía en el Pacto Interamericano de Solución Pacífica de Controversias o Pacto de Bogotá de 1948.

## LA DEMANDA MARÍTIMA

Entre el Perú y Chile existe una controversia marítima de naturaleza jurídica, controversia que presenta tres componentes:

a. La delimitación de las respectivas zonas marítimas que se superponen.

b. El desacuerdo sobre el punto de inicio, en tierra, de la frontera marítima.

c. La pretensión de Chile de desconocer la soberanía peruana sobre una zona de 28,471 km$^2$, denominada como "Triángulo Externo".

El Perú ha solicitado a la Corte Internacional de Justicia:

a. Que delimite las respectivas zonas marítimas, mediante una línea que se inicie en el "Punto Concordia", equidistante de las líneas de base de ambos países, hasta un punto situado a una distancia de 200 millas marinas.

b. Que reconozca y declare los derechos soberanos y exclusivos del Perú sobre el Triángulo Externo, que es parte del dominio marítimo peruano y que Chile pretende otorgarle el estatus de "Alta Mar" y ejercer determinados derechos en función de la figura de "Mar Presencial".

## 1. TEMAS CENTRALES

### *1.1 POSICIÓN PERUANA*

- No existe un acuerdo de límites marítimos entre el Perú y Chile.
- Ni la Declaración sobre Zona Marítima (Declaración de Santiago de 1952) ni el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza marítima de 1954 tuvieron como objeto y finalidad el establecimiento de límites marítimos.
- La inexistencia de un acuerdo de límites marítimos, así como la superposición de la proyección de los espacios marítimos adyacentes del Perú y Chile configuran una controversia jurídica que debe ser resuelta por la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en forma equitativa conforme al Derecho Internacional.

- Al delimitar la frontera marítima, la CIJ deberá partir del punto Concordia, que constituye según lo dispuesto por el Tratado de 1929, el punto desde donde se inicia la frontera terrestre entre ambos países.
- En concordancia con el Derecho Internacional el Perú ejerce derechos de soberanía y jurisdicción sobre el mar adyacente a sus costas hasta una distancia de 200 millas marinas. Esta proyección peruana incluye un triángulo de aproximadamente 28,471 km$^2$, que Chile pretende desconocer al considerarlo "Alta Mar" y por lo tanto sujeta a determinados derechos económicos preferenciales y prerrogativas jurisdiccionales en virtud de su teoría de "Mar Presencial", concepto no reconocido por el Derecho Internacional.

### *1.2 POSICIÓN CHILENA*

- La Declaración de Santiago de 1952 constituye el Tratado que estableció como límites marítimos laterales entre los tres estados signatarios, la línea del paralelo que pasa por el punto final de sus respectivas fronteras terrestres.
- Esta situación fue reiterada en el Convenio sobre Zona fronteriza Marítima de 1954.
- Tanto la Declaración como el Convenio aludidos tienen como antecedentes las proclamaciones unilaterales de Chile y Perú de 1947.
- La práctica de ambos Estados ha confirmado, a lo largo del tiempo, el reconocimiento del paralelo como límite marítimo.
- El punto desde donde parte la frontera terrestre entre ambos países es el Hito N° 1, tal como lo indican, entre otros instrumentos, el informe de 1968 y el Acta Técnica de 1969.
- El "Mar Presencial" de Chile está delimitado al Norte por el paralelo 18°21`03", que constituye la frontera marítima con el Perú. Por tanto, la proyección de este "Mar Presencial" incluye una extensa área del dominio marítimo peruano (Triángulo Externo).

Durante la fase oral del proceso, que se inició el 3 de diciembre, el Perú mantiene una posición segura y coherente, mientras que Chile ha evidenciado rasgos de incoherencias al momento de exponer sus argumentos recurrentes al considerar los Acuerdos de Pesca de 1952 y 1954, como tratados de límites marítimos. Es significativo el hecho de que Chile no ha mostrado ningún mapa oficial de los límites marítimos con Perú, más bien, recurrió a mostrar textos escolares peruanos como prueba de sus alegatos.

El jurista francés Alain Pellet, quien ha desarrollado la tesis con meridiana claridad y apego al derecho internacional, manifestó que la Declaración de Santiago es solamente un manifiesto de política con miras a velar por la conservación y protección de recursos naturales, con el fin de que sus países los puedan aprovechar y evitar que la explotación ponga en riesgo su existencia.

La Declaración de Santiago de 1952 constituye la piedra angular de la tesis chilena. Sobre este documento, el experto británico Alan Vaughan Lowe ha afirmado que es un grave error de Chile creer que unas fronteras políticas internacionales multiusos se definirían en una conferencia de asuntos balleneros.

Respecto a la pregunta planteada por el juez Mahamed Bennouna a los dos equipos jurídicos, el jurista Tullio Treves se encargó de responder en nombre de nuestro país sosteniendo que "la conclusión de un acuerdo relativo a la delimitación de una zona de este tipo es difícilmente imaginable. Por ello, en 1952 no hubieran podido, de conformidad con el derecho general internacional, delimitar una zona marítima de soberanía y jurisdicción exclusiva del mar con una distancia de 200 millas marítimas".

Siguiendo la misma línea de argumentación, Allan Wagner cerró la participación del equipo peruano señalando que "...cualquiera que sea el análisis que Chile quiera hacer del punto IV de la Declaración de Santiago, o de cualquier otro elemento circunstancial, era imposible –de acuerdo con el Derecho Internacional de la época– que los países hubieran podido haber delimitado hasta las 200 millas", enfatizó, refutando la tesis chilena.

El Perú y Chile, pese a las diferencias históricas, comparten un destino común. Un fallo equitativo por parte del tribunal permitirá poner fin al "único asunto fronterizo" que genera una sombra en nuestras relaciones bilaterales. Resulta tranquilizador el hecho de que el presidente Humala y el presidente Piñera, 72 horas antes de iniciarse la fase oral hayan hecho una declaración conjunta, en la cual se comprometieron ambos a acatar y ejecutar la sentencia de la Corte Internacional de La Haya.

## POSIBLES ESCENARIOS

Básicamente, se configuran tres escenarios al fallo que efectuará la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

*Escenario N° 1. "Se acepta la tesis chilena"*

La relación bilateral podría tensionarse. Constituirá un fracaso para la política exterior del Perú.

6/8

*Escenario N° 2. "Se acepta la propuesta peruana"*

Supondría consecuencias políticas y económicas para Chile. Según una encuesta difundida en noviembre del 2011 por el diario *El Mercurio*, el 73% de los chilenos rechazan ceder un espacio marítimo al Perú, así la Corte Internacional de Justicia de La Haya lo dictamine.

Cierto sector de la clase política y la cúpula militar podrían sugerir usar medidas de fuerza para no ceder territorio.

*Escenario N° 3. "Se opta por una delimitación de línea media"*

En este fallo, la Corte recurriría al principio de la equidistancia. Las repercusiones podrían ser similares al del diferendo entre Nicaragua y Colombia. La situación política de cada país pesa más que las declaraciones a favor de acatar el fallo, que los presidentes de ambos países, en su momento, suscribieron.

Cualquiera de las tres modalidades tendría igualmente repercusiones políticas y económicas en Chile, afectando además la posible solución a la mediterraneidad boliviana, en los términos señalados precedentemente.

Para la historiadora peruana Carmen McEvoy, un conflicto no termina con la firma de la paz, sino que muchas veces las repercusiones, como es lo que está ocurriendo en el caso de Bolivia y su reciente decisión de demandar a Chile por una salida soberana al mar, perduran en el tiempo. Entonces pueden crear desequilibrios geopolíticos en la región. La lección es que sí hay voluntad política; en el caso nuestro todas las fuerzas económicas, el empresariado tanto del lado chileno como del lado peruano, está creando una plataforma económica y una red de relaciones que puede servir de base para un nuevo capítulo de las relaciones Perú-Chile. También se necesitan políticas culturales que, primero nos permitan reexaminar la historia de la Guerra del Pacífico en conjunto, en una especie de visión binacional de dicha conflagración y, segundo, realizar intercambios culturales que promuevan que

descubramos que ambos pueblos somos más que estos vecinos que alguna vez fueron enemigos.

El analista en temas de defensa, Enrique Obando Arbulú, sostiene que el juego diplomático entre Perú y Chile por el diferendo marítimo no depende de una red de alianzas estratégicas que el Perú podría concretar con países vecinos de la región, sino que depende de la capacidad de negociación que pueda tener el Perú frente a la diplomacia chilena respaldada en el poder económico y militar.

Para Obando, si Chile acatara el fallo de la Corte de La Haya, la superficie marítima en disputa quedará en propiedad del Perú, pero Chile no saldrá de la zona en mención alegando el derecho a pescar en el área en virtud al Convenio de Pesca de 1952 y del cual Ecuador también es miembro. Es esta situación en la que el Perú, lamentablemente, no se encuentra en posición de negociación debido a la desproporción del poder militar entre Chile y Perú.

El tema internacional es el tema del poder. El poder tiene una parte política, una parte económica, una parte jurídica, una parte social, y evidentemente, una parte militar. En este caso, la parte jurídica es La Haya, la que va a decidir, pero eso depende del manejo de cómo se expuso ante la Corte y cuál haya sido la capacidad para demostrar nuestra razón. Pero eso no basta, es necesario también un poder económico y un poder militar. Será muy difícil que las FFAA de Chile cedan al Perú un espacio marítimo que hoy controlan con el más moderno equipamiento militar que existe en la región. Si hubiera una fuerza militar de perseverancia disuasiva, Chile podría ver la posibilidad de negociar. Pero si la diferencia es de 15 a 1, entonces no hay nada qué hacer, no hay posibilidad de negociación, habrá un hecho consumado. Esta visión de los hechos se apoya en el hecho de que desde 1996 hasta la fecha Chile ha gastado más de $8 mil millones en adquisición de armamento para sus FFAA.

---

**Embajador Óscar Maúrtua de Romaña.** Diplomático y abogado. Ex Canciller del Perú y Director General de la Escuela de Relaciones Internacionales y Gobierno de la Universidad Tecnológica del Perú (UTP). Se desempeñó como representante de la Organización de los Estados Americanos (OEA) en México en el período 2007 - 2011.

# *Análisis Constitucional del vigente modelo de Justicia Militar: avances y retrocesos*

CONTRALMIRANTE CJ CARLOS E. MESA ANGOSTO[1]
MAGÍSTER CÉSAR A. ALIAGA CASTILLO[2]

## INTRODUCCIÓN

La jurisdicción militar no constituye un fuero personal ni un privilegio, ni ha sido concebida para promover la impunidad de los militares o policías que delinquen.

Este es el primer paradigma que debemos romper, si deseamos hacer un verdadero estudio crítico de la jurisdicción castrense.

La justicia militar debe ser concebida como una carga pesada sobre las fuerzas del orden; pues esta jurisdicción es el instrumento que garantiza que sus efectivos cumplan en forma idónea y eficaz sus funciones de defensa y seguridad de la República, pues de lo contrario recaerá sobre ellos una sanción rigurosa y ejemplarizadora.

Una justicia militar provista de garantías de independencia e imparcialidad y con competencias estrictamente limitadas a los delitos de función, constituye un instrumento importante que coadyuva a la seguridad y defensa de la República así como a la plena vigencia de los derechos humanos. En cambio, una justicia militar carente de autonomía, viciada por la jerarquía castrense y con competencias extralimitadas, es una herramienta para la impunidad y la corrupción.

En el presente trabajo efectuaremos un análisis crítico de la justicia militar policial peruana a la luz de la normativa y de la jurisprudencia del Sistema

Interamericano de Defensa de los Derechos Humanos, del Sistema Europeo de Defensa de los Derechos Humanos y del Tribunal Constitucional peruano, con el propósito de esbozar un modelo de jurisdicción castrense que compatibilice la consecución de sus fines y las garantías de independencia e imparcialidad que debe tener todo órgano jurisdiccional.

Para este objeto, primero, estudiaremos el fin, importancia y organización de dicha jurisdicción especializada, en aras de entender la necesidad de su existencia en nuestro país.

Luego, abordaremos el desarrollo que ha tenido y su adecuación a los lineamientos de la Constitución Política peruana, del Sistema Interamericano de Defensa de los Derechos Humanos y de los estándares internacionales sobre la materia.

Finalmente, examinaremos las reformas necesarias que deben efectuarse a la justicia militar policial peruana a efecto de resguardar las garantías de independencia e imparcialidad, de conformidad con nuestra Norma Fundamental y con la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

## 1. FIN E IMPORTANCIA DE LA JUSTICIA MILITAR POLICIAL

Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional tienen las trascendentales funciones de garantizar la defensa, independencia, soberanía, integridad territorial, seguridad y orden interno de la República (Cfr. Constitución, Arts. 165° y 166°)[3].

Para que estas funciones se cumplan de forma idónea, resulta indispensable que se asegure la disciplina y el orden en estas instituciones, lo cual se logra primordialmente con la sanción de los delitos de función en la jurisdicción militar.

En efecto, el fuero militar es una jurisdicción especializada cuyo fin es velar que los efectivos del orden cumplan con disciplina, idoneidad y eficiencia sus funciones.

El ejercicio idóneo de las funciones militares y policiales hace posible que los Estados cumplan con su deber fundamental de defender la soberanía nacional; proteger a su población de las amenazas contra su seguridad; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos y promover el bienestar general, de conformidad al Artículo 44° de la Norma Fundamental[4].

Al respecto, la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Cfr. Caso Berenson vs. Perú,)[5] y el Tribunal Constitucional peruano (Cfr. STC 0454-2006-HC/TC)[6] señalan con precisión que la jurisdicción militar incide en la seguridad del estado, el orden constitucional y garantiza el cumplimiento de las funciones de las fuerzas del orden.

Por tanto, en base al fin de la justicia militar podemos concluir que su importancia radica, principalmente, en dos factores:

i. Primero, la justicia militar es un instrumento penal que garantiza la efectiva defensa y seguridad de la República, lo cual es el presupuesto habilitador para el desarrollo de una sociedad enmarcada en una política de respeto y promoción de los derechos humanos; y,

ii. Segundo, la justicia militar vela que los efectivos militares y policiales ejerciten sus funciones con estricto respeto de los derechos de los ciudadanos; es decir, previene toda distorsión o exceso funcional que atente o lesione los derechos de la persona humana.

## 2. NECESIDAD DE LA EXISTENCIA DE LA JUSTICIA MILITAR POLICIAL

Muchos delitos que son punibles con arreglo al derecho penal común, asumen una connotación más grave como delito de función, y como tal merecen un castigo más severo.

Al respecto, el Tribunal Supremo del Canadá (Caso Généreux vs. Reina) y la Corte Constitucional de Colombia (Exp. C-473/99) sostienen que el sistema punitivo de la jurisdicción militar es incompatible con el de la jurisdicción ordinaria, debido a que las reglas de comportamiento de los militares son extrañas a la vida civil. Por esta razón, el recurso a los tribunales civiles es inadecuado para servir a las necesidades particulares de la disciplina militar:

*TRIBUNAL SUPREMO DEL CANADÁ*

"El objetivo de un sistema separado de tribunales militares es permitir que las Fuerzas Armadas traten con los asuntos que pertenecen directamente a la disciplina, la eficacia y la moral de los militares. (...) *El recurso a los tribunales ordinarios criminales, por regla general, sería inadecuado para*

*servir las necesidades particulares disciplinarias de los militares"*. (énfasis nuestro) (Caso Généreux vs. la Reina).

CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA

"[L]os sujetos activos [militares] que incurren en [delitos de función] están subordinados a reglas de comportamiento extrañas a las de la vida civil, todo lo cual marca una abierta incompatibilidad con el sistema punitivo a cargo de la jurisdicción *ordinaria"* (énfasis nuestro) (Expediente C-473/99).

En la misma línea, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (Caso Engel vs. Holanda) sostiene con claridad que los límites de la facultad sancionatoria no son idénticos para militares y para civiles.

En efecto, muchos delitos que son punibles con arreglo al derecho penal común, asumen una connotación más grave como delito de función, y como tal merecen un castigo más severo. Esto tiene especial relevancia en los delitos que atentan contra el régimen constitucional, el sistema democrático de gobierno y el estado de derecho.

Por ejemplo, el Código Penal Militar Policial (Artículo 60°) sanciona el delito de rebelión militar-policial hasta con una pena privativa de libertad no menor 25 años, a efecto de proteger superlativamente el régimen constitucional y el estado de derecho en nuestro país. En contraste, en el Código Penal común este delito tiene una pena privativa de libertad no menor de 10 años ni mayor de 20 años.

Lo mismo sucede con el delito de sedición militar o policial, que el Código Penal Militar Policial (Artículo 62°) sanciona hasta con una pena privativa de libertad no menor de 15 años, en aras de evitar que los efectivos del orden se levanten en armas para impedir el cumplimiento de alguna norma legal, deponer una autoridad legítima, o participar en algún acto de alteración del orden público. En cambio, en el Código Penal común este delito es reprimido con pena privativa de libertad no menor de 5 ni mayor de 10 años.

La primera pregunta que surge cuando hablamos de justicia militar es: ¿resulta necesario que los magistrados del fuero militar sean militares?

Respondiendo a esta pregunta, el Tribunal Supremo del Canadá y la Corte Constitucional de Colombia señalan que es imprescindible que los magistrados del

fuero militar sean militares, porque la experiencia y los conocimientos castrenses que poseen, los ayuda a ejercer su función jurisdiccional con eficacia.

Asimismo, estos colegiados reconocen que si se rompe la conexión que existe entre la función de magistrado militar y la condición de militar, se ocasiona una pérdida del conocimiento y experiencia castrense necesarios para administrar justicia en este fuero. Veamos que dicen textualmente estos órganos jurisdiccionales:

TRIBUNAL SUPREMO DEL CANADÁ

> "*Una fuerza principal del actual sistema judicial militar descansa en el empleo de oficiales militares* entrenados, que son también oficiales jurídicos, para situarlos en las cortes marciales en funciones judiciales. *Si esta conexión fuera cortada, el juez [militar pierde] el conocimiento militar y la experiencia que hoy le ayuda a cumplir sus responsabilidades con eficacia. Ni las fuerzas ni el acusado se beneficiarían de tal separación*" (énfasis nuestro) (Caso Généreux vs. la Reina).

CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA

> "[Ahora] hay que tener en cuenta que una de las razones por las cuales se estableció una jurisdicción penal especial conformada por miembros de la Fuerza Pública, es la de que además del criterio jurídico que exigen las decisiones judiciales, *esos jueces y magistrados tengan conocimiento de la estructura, procedimientos y demás circunstancias propias de la organización armada, de suyo complejas y que justifican evidentemente la especificidad de esa justicia*" (énfasis nuestro) (Expediente C-473/99).

En Perú, por ejemplo, para ser Juez o Fiscal castrense se exige 15 años de formación jurídico militar, para ser Vocal o Fiscal Superior castrense se exige 22 años y para ser Vocal o Fiscal Supremo castrense se requiere 27 años.

Es menester precisar que cuando nos referimos a magistrados castrenses, es a los oficiales de servicio, es decir, abogados procedentes de universidades y que se han asimilado a los institutos armados. De ninguna manera, un oficial de armas podría desempeñar la magistratura castrense, dado que carecería de la formación jurídica e independencia necesaria para dicho cargo, tal como explicaremos *infra*.

Internacionalmente, casi en todos los países que tienen una jurisdicción militar, la magistratura militar está reservada para los oficiales de las Fuerzas Armadas.

La jurisprudencia comparada admite plenamente que los magistrados militares sean oficiales jurídicos de las Fuerzas Armadas o Policía Nacional, en razón de la vivencia militar que es necesaria para juzgar los delitos de función.

Por ejemplo, el *Tribunal Europeo de Derechos Humanos* (Caso de Morris contra el Reino Unido) señala que los tribunales militares compuestos por militares en actividad, pueden ser tribunales independientes e imparciales, si cuentan con un estatuto jurídico que garanticen estos principios. Veamos que dice este órgano internacional:

TRIBUNAL EUROPEO DE DERECHOS HUMANOS

"59. *El Tribunal observa que la práctica de utilizar tribunales proveídos en el todo o en parte por los militares para juzgar a miembros de las fuerzas armadas, está profundamente arraigada en los sistemas jurídicos de muchos Estados Miembros. Esto recuerda su propia jurisprudencia, que pone de manifiesto que un tribunal militar puede, en principio, constituir un 'tribunal independiente e imparcial'* a los efectos del Artículo 6 § 1 de la Convención" (énfasis nuestro) (Caso de Morris contra el Reino Unido).

En la misma línea, la *Comisión Interamericana de Derechos Humanos* señala que los delitos de función pueden ser juzgados por tribunales militares, compuestos por militares en actividad, con pleno respeto de las garantías judiciales, y que ello a nivel internacional no es considerado violatorio del derecho a un juicio justo. Revisemos que dice la Comisión:

COMISIÓN INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS

Informe: Situación de los Derechos Humanos en el Perú 2002
"*211.* Otro aspecto consiste en que *los jueces del sistema judicial militar en general son miembros del Ejército en servicio activo* (...).
212. Al respecto, *la Comisión reitera que ciertas ofensas propias del servicio y la disciplina militar pueden ser juzgadas por tribunales militares con pleno respeto de las garantías judiciales" (énfasis nuestro).*

"[E]l Artículo 8.1 de la Convención establece el derecho de toda persona a ser oída con las debidas garantías, en un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial. (...) *a nivel internacional la intervención de tribunales militares no se ha considerado violatoria del derecho a un juicio justo (...)*" (énfasis nuestro).

Así las cosas, resulta claro que a nivel internacional no se discute la existencia de la justicia militar ni su conformación por oficiales de servicio. Más aún, este tema ya ha sido zanjado por el Tribunal Constitucional peruano, tal como veremos *infra*.

A nuestro entender, el punto neurálgico de la discusión es el estatuto de garantías de independencia e imparcialidad con que se debe dotar a la jurisdicción castrense. Este es el presupuesto básico para la existencia y funcionamiento de todo órgano jurisdiccional; y que en el caso de la justicia militar, debe ser salvaguardado en mayor medida en merced de la condición de oficial activo del magistrado castrense. Sobre este aspecto gira el presente trabajo.

## 3. CONFIGURACIÓN CONSTITUCIONAL DE LA JUSTICIA MILITAR POLICIAL PERUANA

La justicia militar es una institución que tiene más de cinco (5) siglos de existencia en nuestro país, ya que nace con las Ordenanzas Españolas, las mismas que se aplicaron hasta el inicio de nuestra vida republicana.

A nivel constitucional, la justicia militar ha estado presente en la Constitución Histórica Nacional. Ha sido contemplada, por ejemplo, en las Normas Fundamentales de los años 1823, 1828, 1834, 1856, 1933 y 1979.

La actual Constitución de 1993 reitera la vigencia de la jurisdicción militar en su Artículo 139°, al señalar que: "No existe ni puede establecerse jurisdicción alguna independiente, con excepción de la militar y la arbitral".

Del mismo modo, la Constitución delimita el marco competencial de la jurisdicción militar en su Artículo 173°, dentro del Capítulo XII referido a la "Seguridad y Defensa Nacional", asignándole la finalidad exclusiva de administrar

justicia penal militar policial, cuando los miembros de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional incurran en delitos de función.

El Tribunal Constitucional, a través de diversas sentencias de control abstracto de constitucionalidad, ha delimitado la organización y competencias de la justicia militar policial. A modo de resumen, destacamos los siguientes pronunciamientos:

a. *Expediente N° 0005-2001-AI/TC:* El Defensor del Pueblo impugnó la constitucionalidad del Decreto Legislativo N° 895, referido a los delitos de Terrorismo Agravado. En esta sentencia, el Tribunal Constitucional señaló que el juzgamiento de dichos delitos no corresponde a la Justicia Militar, pero sí el juzgamiento de los delitos de Traición a la Patria y Terrorismo simple de conformidad con el Artículo 173° de la Constitución.

b. *Expediente N° 0010-2002-AI/TC:* Cinco mil ciudadanos impugnaron la constitucionalidad de la Ley N° 25659, referida al delito de Traición a la Patria. En dicha sentencia, el Tribunal Constitucional *–cambiando su criterio antes visto–* señaló que la Jurisdicción Militar no es competente para juzgar a civiles, aún cuando estos cometan los delitos de terrorismo (simple) y traición a la Patria.

c. *Expediente N° 0017-2003-AI/TC:* El Defensor del Pueblo impugnó la constitucionalidad de la Ley N° 24150, referida a los Estados de Excepción y Fuerzas Armadas. En esta sentencia, el Tribunal Constitucional señaló que no puede aplicarse el Código de Justicia Militar solo en razón de la condición del agente (militar en situación de actividad) y del lugar del ilícito (cuarteles militares, bases militares, etc.).

d. *Expediente N° 0023-2003-AI/TC:* El Defensor del Pueblo impugnó la constitucionalidad del Decreto Ley N° 23201-Ley Orgánica de Justicia Militar y del Decreto Ley N° 23214-Código de Justicia Militar. En dicha sentencia, el Tribunal Constitucional señaló que:

   i. Los Magistrados del Fuero Militar Policial *no pueden ser militares ni policías de armas* en situación de actividad, pues ello vulnera los principios de independencia e imparcialidad judicial. (A contrario *sensu*, los oficiales de servicio –abogados asimilados– sí podían desempeñarse como magistrados castrenses).

   ii. El Poder Ejecutivo no puede nombrar a los magistrados del Fuero Militar Policial, pues atenta contra la independencia e imparcialidad judicial.

iii. No puede existir una Fiscalía adscrita al Fuero Militar Policial, dado que las atribuciones del Ministerio Público no pueden ser ejercidas por ningún otro órgano.

iv. La Justicia Militar Policial no vela ni por el orden ni por la disciplina dentro de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

*Observación:* A raíz de esta sentencia, se dictaron normas que reemplazaron a dichos decretos leyes. Así, el Congreso de la República emitió la Ley N° 28665 que reemplazó al Decreto Ley N° 23201, y el Poder Ejecutivo dictó el Decreto Legislativo N° 961 que reemplazó al Decreto Ley N° 23214.

e. *Expediente N° 0004-2006-PI/TC:* El Fiscal de la Nación impugnó la constitucionalidad de la Ley N° 28665-Ley de Organización, Funciones y Competencia de la Jurisdicción Especializada en materia Penal Militar Policial. En esta sentencia, el Tribunal Constitucional, incidiendo en lo que sostuvo en la sentencia antes referida (Exp. N° 0023-2003-AI/TC), *restringió aún más la justicia militar*. Así pues, dicho órgano jurisdiccional señaló que:

i. Los Magistrados del Fuero Militar Policial no pueden ser militares ni policías en situación de actividad (es decir, *ni oficiales de armas ni oficiales de servicio).*

ii. El Consejo Nacional de la Magistratura debe ser el encargado de nombrar a los magistrados del Fuero Militar Policial, y no el Poder Ejecutivo.

iii. La existencia de una Fiscalía Militar Policial vulneraba la autonomía del Ministerio Público.

f. *Expediente N° 0006-2006-PI/TC:* El Colegio de Abogados de Lima impugnó la constitucionalidad de la Ley N° 28665. En dicha sentencia, el Tribunal Constitucional repitió lo que sostuvo en la sentencia antes mencionada (Exp. 0004-2006-AI/TC).

g. *Expediente N° 0012-2006-PI/TC:* El Colegio de Abogados de Lima impugnó la constitucionalidad del Decreto Legislativo N° 961-Código de Justicia Militar Policial. En esta sentencia, el Tribunal Constitucional declaró inconstitucional casi la totalidad de los delitos de función tipificados en dicho Código, con el argumento de que estos abarcaban bienes jurídicos que ya estaban tutelados en el Código Penal común[7].

h. *Expediente N° 08353-2006-HC/TC*: El ciudadano Carlos Soto Sarmiento cuestionó la constitucionalidad de la Ley N° 28934, la cual amplió excepcional y temporalmente la vigencia de los Artículos declarados inconstitucionales de

la Ley N° 28665 (Ley de la Jurisdicción Militar) y del Decreto Legislativo N° 961 (Código de Justicia Militar). En esta sentencia, *el Tribunal Constitucional inaplicó la Ley N° 28934* por ser contraria a la Constitución, con el argumentos de que la referida ampliación de vigencia de la Ley N° 28665 y del Decreto Legislativo N° 961 es un abierto desacato a cumplir con la sentencias de inconstitucionalidad en materia de justicia militar. *Esta sentencia sólo tuvo efecto para el caso concreto.*

i. *Expediente N° 0005-2007-PI/TC*: El Colegio de Abogados de Lambayeque impugnó la constitucionalidad de la referida Ley N° 28934, la cual amplió temporalmente la vigencia de la Ley N° 28665 y del Decreto Legislativo N° 961 (ambas normas declaradas inconstitucionales). En esta sentencia, el Tribunal Constitucional declaró inconstitucional la Ley N° 28934, con el argumento de que la referida ampliación que hacía esta norma era un abierto desacato a cumplir con las sentencias de inconstitucionalidad previamente emitidas.

   Al respecto, cabe señalar que el Tribunal Constitucional ya había adelantado opinión, en el mismo sentido, en el *Hábeas Corpus* N° 08353-2006-HC/TC.

   *Observación:* A raíz de esta sentencia, el Congreso de la República emitió la Ley N° 29182-Ley de Organización y Funciones del Fuero Militar Policial, la cual fue publicada el 11 de enero de 2008. Esta Ley reemplazo a las Leyes N° 28665 y N° 28934.

j. *Expediente N° 0001-2009-PI/TC:* El Colegio de Abogados de Lima (CAL) impugnó la constitucionalidad de la vigente Ley N° 29182. El CAL fundamentó su demanda en lo señalado por el Tribunal Constitucional en todas sus sentencias previas en materia de Justicia Militar. Los puntos impugnados fueron cinco (5):

   i. Ningún militar o policía, de armas o de servicio (Abogado), en situación de actividad puede ser Magistrado del Fuero Militar Policial. El Poder Ejecutivo no puede nombrar a los Magistrados del Fuero Militar Policial, pues atenta contra la independencia e imparcialidad judicial. Dicho nombramiento debe ser efectuado por el Consejo Nacional de la Magistratura.

   ii. Los magistrados del Fuero Militar Policial no cuentan con las garantías de independencia e imparcialidad judicial.

   iii. No puede existir una Fiscalía Militar Policial adscrita al Fuero Militar Policial.

Es menester señalar que antes de la interposición de esta demanda de inconstitucionalidad contra la Ley N° 29182, el Tribunal Constitucional ya había adelantado opinión en el *Hábeas Corpus* N° 01605-2006-PHC/TC donde señaló que los Magistrados Militares no pueden ser militares ni policías en situación de actividad.

El 25 de diciembre de 2009 se publicó en el diario oficial *El Peruano*, la sentencia del Tribunal Constitucional que declaró infundado todos los extremos de la demanda del Colegio de Abogados de Lima, confirmándose así la constitucionalidad de la vigente organización del Fuero Militar Policial-Ley N° 29182. En dicha sentencia se señaló lo siguiente:

i. *Los magistrados del Fuero Militar Policial si pueden ser Abogados Oficiales del Cuerpo Jurídico Militar Policial en situación de actividad*:

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

"78. [L]a Ley N° 29182 no vulneran los principios de independencia, imparcialidad e inamovilidad judicial, pues como se ha expuesto en los fundamentos precedentes, los oficiales en actividad que están facultados para ejercer funciones jurisdiccionales son los oficiales de servicio, esto es, abogados que se han asimilado a los institutos castrenses y que conforman el Cuerpo Jurídico Militar Policial" (STC N° 0001-20009-AI/TC).

ii. *El Poder Ejecutivo sí puede nombrar a los Magistrados del Fuero Militar Policial:*

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

"95. (...) el mecanismo para la designación o nombramiento de los vocales y jueces del FMP [por el Poder Ejecutivo], no son contrarias al contenido de la Constitución, ni mucho menos violatorias de las atribuciones y competencias otorgadas expresamente por el legislador constituyente al CNM [ente que nombra sólo a los magistrados del fuero ordinario)" (STC N° 0001-20009-AI/TC).

iii. *Los magistrados del Fuero Militar Policial sí cuentan con suficientes garantías de independencia e imparcialidad judicial:*

"77. De lo analizado en los fundamentos anteriores, se observa que los jueces militares policiales peruanos superan las observaciones hechas por la Corte [IDH en el Caso Palamara Irribarne].

Así, pues, de conformidad con la Ley Nº 29182, los jueces militares peruanos no están subordinados a los superiores en grado (Artículo VI del Título Preliminar); el Tribunal Supremo Militar Policial determina el número de vacantes para el ascenso en grado de los jueces militares policiales y establece las particularidades para el procedimiento de dicho ascenso (Artículo 39º). La Ley Nº 29182 exige que los magistrados de la jurisdicción militar tengan formación jurídica, es decir, tengan el título profesional de abogado (Artículo V del Título Preliminar); son nombrados mediante concurso de méritos (Artículos 10º y 13º); y tengan garantías suficientes de inamovilidad (Artículos 29º y 39º)" (STC Nº 0001-20009-AI/TC).

iv. *Sí puede existir una Fiscalía del Fuero Militar Policial:*

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

"105. (...) es válido el sentido interpretativo según el cual, en virtud del fin constitucional de la jurisdicción militar, esto es preservar el orden y la disciplina de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional mediante la sanción de los delitos de función, la Norma Fundamental contempla tanto la existencia de una jurisdicción como la de un órgano fiscal militar policial, en tanto que la sanción de los delitos de función implica necesariamente la etapa persecutoria (fiscal) y la etapa de juzgamiento (jurisdiccional) de estos ilícitos" (STC Nº 0001-20009-AI/TC).

## 4. AVANCE DE LA JUSTICIA MILITAR POLICIAL PERUANA – AÑO 2010

Esta última sentencia del Tribunal Constitucional (STC Nº 0001-2009-AI/TC) estableció una serie de medidas que el legislador debía implementar a efecto de resguardar la independencia e imparcialidad de la justicia militar policial. Algunas de ellas se han cumplido y otras fueron omitidas. No obstante, consideramos que en conjunto dichas medidas resultan insuficientes para el fin planteado.

Dando cumplimiento a esta sentencia, el Congreso de la República emitió la Ley N° 29548 donde delegó al Poder Ejecutivo facultades legislativas en materia penal militar policial (Cfr. Artículo 104° de la Constitución Política)[8] para su adecuación al marco constitucional:

> LEY N° 29548
> *"Artículo Único.- Disposición Autoritativa*
> Delégase en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en las siguientes materias:
>
> a. La dación de un nuevo Código de Justicia Militar Policial y la optimización de la Ley de Organización y Funciones del Fuero Militar Policial, ***dentro de los parámetros constitucionales vigentes*** (...)" (énfasis nuestro).

Al amparo de esta norma autoritativa, el Poder Ejecutivo emitió el Decreto Legislativo N° 1096 que optimiza la Ley N° 29182-Ley de Organización y Funciones del Fuero Militar Policial. Así pues, destacan los siguientes avances:

a. Se crea la Sala Suprema Revisora Militar Policial, como máxima instancia jurisdiccional, conformada exclusivamente por oficiales generales del Cuerpo Jurídico en situación de retiro (Artículo 9°).

b. Se crea la Fiscalía General, como máximo órgano fiscal, cuyo titular es un oficial general del Cuerpo Jurídico en situación de retiro (Artículo 24°).

c. Se consagra la inamovilidad absoluta de los magistrados del Fuero Militar Policial (Artículo 39°).

d. Se establece que la Corte Suprema de Justicia de la República dirima los conflictos de competencia entre la jurisdicción militar y la jurisdicción común (Artículo 4°).

e. Se brinda plena protección a los magistrados del Fuero Militar contra procesos disciplinarios, de renovación o de baja por parte de los Institutos Armados (Artículo 29°).

No obstante estos avances positivos, se dejo en el tintero un cambio legislativo recomendado por el Tribunal Constitucional y que resulta trascendente para garantizar el derecho al debido proceso en la jurisdicción castrense. Dicho cambio consiste en la posibilidad de someter a casación ante la Corte Suprema de

Justicia de la República, el juzgamiento de delitos de función cuya pena sea mayor de 15 años:

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

> "7. Al respecto, este Tribunal permite sugerir al Congreso de la República que evalúe debatir la reforma constitucional del Artículo 173° de la Constitución Política del Perú de manera que se extienda la participación de la jurisdicción ordinaria a través de la regulación del recurso de casación ante la Corte Suprema de Justicia de la República, no sólo para los casos a que se refiere el Artículo 173° –pena de muerte– sino para aquellos casos que por su relevancia para el Estado y la sociedad sean altamente reprochables y puedan merecer una pena mayor de 15 años, por ejemplo, entre otros, los delitos de traición a la patria, colaboración con organización ilegal, capitulación indebida y cobardía, que se encuentran tipificados en los Artículos 66°, 67°, 73° 118°, 119° inciso 3) del Código de Justicia Militar, respectivamente" (STC N° 0001-20009-AI/TC).

En nuestra opinión, esta sugerencia del Tribunal Constitucional es positiva pero insuficiente. La posibilidad de Casación debería ser ampliada a todos los delitos de función que sean juzgados en la jurisdicción castrense. Este punto será desarrollado *infra*.

## 5. RETROCESO DE LA JUSTICIA MILITAR PERUANA - AÑO 2012

Los notorios avances que se lograron en el año 2010 con la reforma de la Ley de la Justicia Militar mediante la dación del Decreto Legislativo N° 1096, han sido borrados con la última modificación legislativa que ha sufrido esta jurisdicción.

En diciembre del año 2012 se dictó la Ley N° 29955 que introdujo reformas negativas a la justicia militar. Esta ley retornó al modelo de justicia militar de la década del 90, que fue declarado inconstitucional por el Tribunal Constitucional y observado por la Corte Interamericana.

Entre los principales retrocesos tenemos los siguientes:

| DECRETO LEGISLATIVO Nº 1096 | LEY Nº 29955 |
|---|---|
| 1. Con el Decreto Legislativo 1096, los Magistrados Supremos castrenses eran nombrados a propuesta del Fuero Militar Policial, para preservar la autonomía e independencia judicial. | 1. Con la Ley 29955, los Magistrados Supremos castrenses son nombrados directamente por el Poder Ejecutivo. Es decir, se eliminó la propuesta del Fuero Militar Policial. |
| 2. Con el Decreto Legislativo 1096, las máximas instancias del Fuero Militar Policial, es decir la Sala Suprema Revisora y la Fiscalía Suprema ante dicha Sala, estaban integradas exclusivamente por oficiales en situación de retiro, para maximizar las garantías de independencia e imparcialidad. | 2. Con la Ley 29955, las máximas instancias del Fuero Militar Policial pueden estar conformadas por Oficiales en situación de actividad e incluso oficiales de armas. Es decir, se afectó las garantías de independencia e imparcialidad. |
| 3. Con el Decreto Legislativo 1096, los Vocales Superiores y Jueces eran nombrados por el Tribunal Supremo Militar Policial. Mientras que los fiscales superiores y fiscales eran nombrados por la Fiscalía Suprema Militar Policial. De este modo, se preservaba la autonomía e independencia entre la rama jurisdiccional y al rama fiscal. | 3. Con la Ley 29955, los vocales superiores, jueces, fiscales superiores y fiscales son nombrados por el Consejo Ejecutivo del Fuero Militar Policial, el cual está conformado por 9 vocales supremos y 3 fiscales supremos. Así pues, se afecta la autonomía e independencia de la rama fiscal, puesto que la rama jurisdiccional tiene mayoría y decide el nombramientos de los fiscales. |
| 4. Con el Decreto Legislativo 1096, se diseñó una línea de carrera judicial castrense, con la cual el relevo de los magistrados supremos de las máximas instancias judiciales y fiscales generaba vacantes judiciales para que asciendan los magistrados de los demás niveles. | 4. Con la Ley 29955, el relevo de los magistrados supremos de las máximas instancias judiciales y fiscales, no genera vacantes judiciales puesto que dichos magistrados pueden ser reemplazados con oficiales que NO pertenecen a la carrera judicial castrense. |

Como se puede apreciar, la Ley N° 29955 afecta las garantías constitucionales jurisdiccionales de autonomía, independencia e imparcialidad del Fuero Militar Policial.

A continuación, analizaré sucintamente la inconstitucionalidad de estos cambios introducidos por la Ley N° 29955.

*5.1 Ley N° 29955 vulnera la cosa juzgada constitucional y afecta la independencia e imparcialidad al permitir que oficiales en actividad (incluso de armas) integren las máximas instancias judiciales*

En la STC 0001-2009-AI el Tribunal Constitucional exhortó al legislador a que la máxima instancia judicial y fiscal del Fuero Militar Policial esté conformada exclusivamente por *magistrados en situación de retiro*, a efecto de dotar de mayores garantías de independencia e imparcialidad a la jurisdicción castrense (dado que los oficiales en retiro no están sujetos a la jerarquía castrense).

Esta fórmula exhortada por el Tribunal Constitucional, fue plasmada legislativamente en el Decreto Legislativo 1096.

Sin embargo, la Ley N° 29955 desconoce esta fórmula y, por el contrario, establece que la Sala Suprema Revisora y la Fiscalía Suprema ante dicha Sala estén integradas por *oficiales en situación de actividad* ***(incluso oficiales de armas)***.

*5.2 Ley N° 29955 afecta la cosa juzgada constitucional y afecta la independencia e imparcialidad al establecer que el Poder Ejecutivo nombre directamente a los magistrados castrenses*

El Tribunal Constitucional (sentencia 0023-2003-AI) así como la Corte Interamericana y la Comisión Interamericana (Caso Castillo Petruzzi vs. Perú), consideran que *no es factible que el Poder Ejecutivo* ***nombre directamente*** a los magistrados castrenses, pues ello afecta la autonomía e independencia judicial.

Por esta razón, el Decreto Legislativo 1096 ratificó que los Magistrados Supremos Castrenses son nombrados *a propuesta del Fuero Militar Policial.* Está fórmula fue legitimada por el Tribunal Constitucional en la Sentencia 0001-2009-AI.

Sin embargo, la *Ley N° 29955 eliminan la "propuesta del Fuero Militar"* para el nombramiento de los Magistrados Supremos castrenses, estableciendo que el Presidente de la República los nombra *directamente.*

*5.3 Ley N° 29955 afecta la cosa juzgada constitucional y afecta la independencia e imparcialidad de la rama fiscal al establecer un mecanismo de nombramiento de fiscales donde la decisión recae en la rama jurisdiccional*

Con el Decreto Legislativo 1096, las máximas instancias del Fuero Militar Policial, es decir la Sala Suprema Revisora y la Fiscalía Suprema ante dicha Sala, estaban integradas exclusivamente por oficiales en situación de retiro, para maximizar las garantías de independencia e imparcialidad.

Con la Ley N° 29955, los vocales superiores, jueces, fiscales superiores y fiscales son nombrados por nueve vocales supremos y tres fiscales supremos. Así pues, se afecta la autonomía e independencia de la rama fiscal, puesto que la rama jurisdiccional tiene mayoría y decide el nombramientos de los fiscales.

*5.4 Ley N° 29955 afecta la inamovilidad e independencia del Fuero Militar Policial y pone en grave riesgo su funcionamiento*

El Decreto Legislativo 1096 suspendía hasta el 01 de enero de 2015 la causal de cese a los setenta años de los magistrados supremos en situación de retiro del Fuero Militar Policial.

Esta norma transitoria se emitió con el fin de que oficiales en retiro integren las máximas instancias del Fuero Militar Policial, conforme al mandato del Tribunal Constitucional de la sentencia 0001-2009-AI.

Asimismo, porque hasta la actualidad existe un déficit de oficiales generales en situación de actividad e incluso de oficiales generales en situación de retiro, que impide cubrir las necesidades previstas en la organización de la jurisdicción militar.

Sin embargo, la Ley N° 29955 deroga esta transitoriedad (VER CUADRO) y ha producido el *cese* automático de *siete (7) Magistrados Supremos en Situación de Retiro,* poniendo así en peligro el funcionamiento de la jurisdicción castrense.

Al respecto, la *Corte Interamericana (Caso Reverón Trujillo vs. Venezuela)* ha señalado que la destitución de jueces antes de la expiración del mandato para

el que fueron nombrados, sin que exista una razón legítima, es incompatible con la independencia judicial y con la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

## 6. ORGANIZACIÓN DE LA JUSTICIA MILITAR POLICIAL PERUANA

La organización actual del Fuero Militar Policial peruano es la siguiente:

A. *Órganos Jurisdiccionales:*

a. *Tribunal Supremo Militar Policial:* Tiene su sede en Lima y está conformado por los siguientes órganos:

- La Sala Suprema Revisora: Integrada por tres oficiales generales o almirantes *en situación de retiro.*
- La Sala Suprema de Guerra: Integrada por cuatro oficiales generales o almirantes *en situación de actividad.*
- La Vocalía Suprema Militar Policial: Integrada por 01 Oficial General o Almirante *en situación de actividad.*

b. *Tribunales Superiores Militares Policiales:* Son cinco tribunales superiores y cada uno está integrado por tres oficiales coroneles o capitanes de navío *en situación de actividad* del Cuerpo Jurídico Militar Policial:

- Tribunal Militar Policial del Norte con sede en Chiclayo;
- Tribunal Militar Policial del Centro (con 02 salas) con sede en Lima;
- Tribunal Militar Policial del Sur con sede en Arequipa;
- Tribunal Militar Policial del Sur Oriente con sede en el Cusco;
- El Tribunal Militar Policial del Oriente con sede en Iquitos.

c. *Los Juzgados Militares Policiales:* Son un total de 29 juzgados y se encuentran en los diferentes departamentos. Cada juzgado está integrado por un oficial teniente coronel o capitán de fragata *en situación de actividad* del cuerpo jurídico militar policial.

B. *Órganos Fiscales:*

a. *Fiscalía Suprema Militar Policial:* Está conformada por tres oficiales generales o almirantes del Cuerpo Jurídico Militar Policial: uno *en situación de retiro* (quien la preside) *y dos en situación de actividad.*

d. *Fiscalías Superiores*: Son cinco y actúan ante cada uno de los Tribunales Superiores Militares Policiales. Cada una está integrada por un oficial coronel o capitán de navío *en situación de actividad* del Cuerpo Jurídico Militar Policial.

e. *Fiscales Militares Policiales*: Son 29 fiscalías y actúan ante cada uno de los Juzgados Militares Policiales. Cada una está integrada por un oficial teniente coronel o capitán de fragata *en situación de actividad* del Cuerpo Jurídico Militar Policial.

Como se puede apreciar, todos los órganos del Fuero Militar Policial están conformados por oficiales en situación de actividad. La única excepción son los tres vocales supremos de la Sala Revisora y el fiscal supremo general, quienes son oficiales en situación de retiro.

## 7. REFORMAS NECESARIAS AL MODELO DE JUSTICIA MILITAR POLICIAL PERUANA: COMPLEMENTAR SU CONSTITUCIONALIDAD CON LA CONVENCIONALIDAD

Habiendo quedado claro el fin, la importancia, la organización y la configuración constitucional de la jurisdicción militar policial, ahora es menester analizar las reformas que deben efectuarse a este fuero.

En efecto, si bien, como hemos visto, la constitucionalidad del vigente modelo de Justicia Militar Policial ha sido confirmada por la STC Nº 0001-2009-AI/TC, consideramos que el Tribunal Constitucional no analizó debidamente ciertos aspectos que ameritan una serie de reformas que son necesarias y urgentes para resguardar la independencia e imparcialidad en la jurisdicción castrense.

Específicamente, los puntos que ameritan una reforma son cuatro:

i. Conformación y Organización del Tribunal Supremo Militar Policial y de la Fiscalía Suprema Militar Policial.

ii. Nombramiento de los magistrados castrenses

iii. Ascenso en grado militar de los magistrados castrenses

iv. Revisión de las sentencias del Fuero Militar Policial por la Corte Suprema de Justicia de la República.

A efecto de analizar cada uno de estos aspectos, primero es necesario remitirnos a la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CORTE IDH) para conocer cuáles son los parámetros de convencionalidad que este ente supranacional ha establecido en materia de justicia militar. Cabe señalar que la Convención Americana sobre Derechos Humanos así como los fallos de la Corte IDH forman parte del bloque de constitucionalidad en virtud de la Cuarta Disposición Final y Transitoria de la Norma Fundamental, tal como lo ha reconocido expresamente el Tribunal Constitucional peruano (STC 0033-2005-AI/TC, Fj. 6).

En el caso Palamara vs. Chile, la CORTE IDH ha establecido una serie de garantías que debe presentar necesariamente toda jurisdicción militar organizada con magistrados militares:

CORTE IDH

> "La Corte estima que la estructura orgánica y composición de los tribunales militares [del ordenamiento jurídico chileno] supone que, en general, *sus integrantes sean militares en servicio activo; estén subordinados jerárquicamente a los superiores a través de la cadena de mando; su nombramiento no depende de su competencia profesional e idoneidad para ejercer las funciones judiciales, no cuenten con garantías suficientes de inamovilidad, y no posean una formación jurídica exigible para desempeñar el cargo de juez o fiscales. Todo ello conlleva que dichos tribunales carezcan de independencia e imparcialidad.* [Énfasis agregado].
>
> Respecto a la necesidad de que un juez o tribunal militar cumpla con las condiciones de independencia e imparcialidad, es imprescindible recordar lo establecido por la Corte en el sentido de que es necesario que se garantice dichas condiciones 'de cualquier juez [o tribunal] en un Estado de Derecho. *La independencia de cualquier juez supone que se cuente con un adecuado proceso de nombramiento, con una duración establecida en el cargo, garantías de inamovilidad y con una garantía contra presiones externas*'. En el mismo sentido, se expresan los Principios Básicos de Naciones Unidas relativos a la Independencia de la Judicatura". (Énfasis

nuestro) (CORTE IDH, Caso Palamara Iribarne vs. Chile, Sentencia de fondo, párrafos 155 y 156).

En base a esta jurisprudencia de la CORTE IDH, podemos colegir que las garantías básicas son 4:

i. *Los magistrados militares no deben estar subordinados jerárquicamente en el ejercicio de sus funciones judiciales*

*Observación:* Si bien legislativamente está prohibida toda dependencia o subordinación militar en el ejercicio de la función judicial, ello no se grafica necesariamente en el plano fáctico.

*En efecto, dado que el ascenso en grado militar de los magistrados castrenses depende de los institutos armados, esto constituye un elemento de presión que mella la independencia e imparcialidad.*

ii. *Los magistrados militares deben ser nombrados obedeciendo a su competencia profesional e idoneidad*

*Observación:* La modificación legislativa introducida por la Ley N° 29955 en el sentido de que el Poder Ejecutivo nombre *directamente* a los magistrados supremos, no se garantiza que el órgano encargado de los nombramientos este revestido de las garantías necesarias que asegure imparcialidad y equidad. Máxime, constituye una intromisión que afecta las garantías constitucionales jurisdiccionales de autonomía e independencia de la jurisdicción militar.

iii. *Los magistrados militares deben contar con la garantía de inamovilidad*

El modelo de justicia militar peruano recoge esta observación, consagrando expresamente en la Ley del Fuero Militar Policial (Art. 39°) que los magistrados militares gozan de inamovilidad en el cargo. Así pues, solo pueden ser cambiados de colocación a petición suya o por razones justificadas del servicio judicial. Es decir, se prohíben los cambiados por razones del servicio militar.

En este punto no tenemos ninguna observación

iv. *Los magistrados militares deben poseer formación jurídica*

*Observación:* La modificación legislativa introducida por la Ley N° 29955 en el sentido de que incluso oficiales de armas puedan ser nombrados como magistrados supremos castrenses mella las garantías constitucionales jurisdiccionales de autonomía, independencia e imparcialidad de la jurisdicción militar.

Estas cuatro garantías constituyen el núcleo esencial del estatuto de la judicatura militar y hacen compatible la existencia de esta con la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

En base a estas garantías analizaremos cada uno de los 4 puntos que proponemos reformar.

i. *Conformación y Organización del Tribunal Supremo Militar Policial y de la Fiscalía Suprema Militar Policial*

Como se analizó *supra*, inicialmente, en la STC Nº 0004-2006-AI/TC y STC Nº 0006-2006-AI/TC, el Tribunal Constitucional consideró inconstitucional que los magistrados castrenses tengan la condición de oficiales en actividad.

Luego, en la STC Nº 0001-2009-AI/TC, el máximo intérprete de la Constitución dio un giro en su jurisprudencia y señaló que los magistrados castrenses sí pueden tener la condición de oficiales en activo, pues ello no mella su independencia e imparcialidad. Así pues, el Tribunal Constitucional se estableció al respecto que:

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

> "78. [L]a Ley Nº 29182 no vulneran los principios de independencia, imparcialidad e inamovilidad judicial, pues como se ha expuesto en los fundamentos precedentes, los oficiales en actividad que están facultados para ejercer funciones jurisdiccionales son los oficiales de servicio, esto es, abogados que se han asimilado a los institutos castrenses y que *conforman el Cuerpo Jurídico Militar Policial" (STC Nº 0001-20009-AI/TC).*
>
> Al respecto, tenemos las siguientes observaciones:

- El Tribunal Supremo Militar Policial está conformado por 9 Vocales Supremos provenientes del Servicio Jurídico Militar Policial, de los cuales tres son oficiales generales en situación de retiro y seis son oficiales generales en situación de actividad (Cfr. Art. 9° – Ley Nº 29182).

  Los vocales supremos que son oficiales generales solo pueden alcanzar el grado de general de brigada o contralmirante. Por ende, conforme al escalafón militar, los vocales supremos en situación de actividad se encuentran subordinados a los oficiales generales de armas que tienen los grados de general de división o vicealmirante.

En el caso de los oficiales en retiro, esta sujeción jerárquica ya no existe.

- Como consecuencia de la observación anterior, el desbalance de fuerzas entre los vocales supremos en situación de retiro y los de actividad (3 vs. 6), puede pesar en las decisiones judiciales.

Lo mismo sucede en la Fiscalía Suprema Militar Policial, la cual está conformada por un oficial general en situación de retiro y dos en situación de actividad (Cfr. Art. 24° – Ley N° 29182).

Con lo expuesto no queremos decir que las presiones externas efectivamente se susciten, pues una presunción a *priori* de ello atenta contra la buena honra de los magistrados castrenses. Por el contrario, lo que se propone es prevenir toda posibilidad de intromisión (independientemente de que existan o no).

El principio de independencia judicial está plasmado en el Artículo 139°, inciso 2, de la Norma Fundamental, y asegura una condición de albedrío funcional del magistrado dentro de los márgenes de la Constitución y la Ley. La independencia judicial se entiende como la ausencia de vínculos de sujeción política o de procedencia jerárquica en lo concerniente a la actuación jurisdiccional (salvo los recursos impugnatorios) (Cfr. STC N° 0004-2006-AI/TC, Fj. 17).

El principio de imparcialidad (ligado estrechamente al principio de independencia) se desprende del derecho al debido proceso contenido en el Artículo 139°, inciso 3, de la Constitución. Asimismo, está previsto en el Artículo 8.1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la misma que forma parte del bloque de constitucional conforme a la Cuarta Disposición Final y Transitoria de la Norma Fundamental (Cfr. STC 0033-2005-AI/TC, Fj. 6).

El Tribunal Europeo de Derechos Humanos explica que la imparcialidad se define como la ausencia de prejuicios o parcialidades en el juzgador (Caso Piersack vs. Bélgica). En su ámbito subjetivo, la imparcialidad se refiere a la ausencia de cualquier tipo de compromiso o interés que pudiera tener el magistrado con las partes o en el resultado del proceso. En su ámbito objetivo, la imparcialidad busca excluir cualquier influencia negativa que la estructura del sistema pueda tener en el magistrado (Cfr. STC N° 0004-2006-AI/TC, Fj. 20).

En este contexto, la prevención de toda posibilidad de intromisión de la jerarquía militar en la función judicial castrense es acorde con la preservación

de los principios constitucionales de independencia e imparcialidad judicial. En efecto, bien señala el Tribunal Europeo de Derechos Humanos que incluso las apariencias pueden revestir importancia, puesto que "lo que está en juego es la confianza que los tribunales deben inspirar a los ciudadanos en una sociedad democrática" (Caso Piersack vs. Bélgica. En el mismo sentido ver Casos Delcourt y Cubber).

En la STC Nº 0001-2009 existe una aparente contradicción sobre la condición de oficial en actividad de los magistrados castrenses. Por un lado, en el fundamento jurídico 78 se establece que dicha condición de oficial activo es constitucional; empero, en el fundamento jurídico 80 se señala que la condición de oficial en retiro de los Vocales Supremos garantiza en mayor medida la independencia e imparcialidad:

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

> "80. El Tribunal Constitucional observa que en la Resolución Administrativa 066-2009TSMP/SG, se ha previsto que *el Tribunal Supremo Militar Policial –instancia máxima de la jurisdicción militar–* esté compuesto, como regla general, tanto por oficiales en situación de actividad como por oficiales en situación de retiro, del Cuerpo Jurídico Militar Policial. Esta medida dota de mayores garantías de independencia e imparcialidad a esta jurisdicción, por lo cual el Tribunal Constitucional, conforme a su rol de garante imparcial de la supremacía constitucional y la vigencia efectiva de los derechos fundamentales, recomienda que se realicen las modificaciones legislativas necesarias para que dicha medida se plasme también como regla general, y no como excepción, en la Ley de Organización y Funciones del FMP".

Esta aparente contradicción colisiona con la jurisprudencia de la Corte IDH (Palamara vs. Chile), conforme a la cual en todo modelo de justicia militar conformada por magistrados castrenses, se debe eliminar necesariamente toda interferencia externa o posibilidad de sujeción jerarquía militar que afecte o ponga en riesgo la función judicial.

*Conclusión:* Por lo expuesto, creemos que en aras de evitar toda posible interferencia en la función judicial castrense, es necesario que el Tribunal Supremo Militar Policial y la Fiscalía Suprema Militar Policial estén integrados totalmente por oficiales generales en situación de retiro.

ii. *Nombramiento de los magistrados castrenses*

En un primer momento –ver *supra*– en la STC N° 0004-2006-AI/TC y STC N° 0006-2006-AI/TC, el Tribunal Constitucional consideró inconstitucional que los magistrados castrenses sean nombrados por el Poder Ejecutivo y señaló que conforme a nuestro marco constitucional dicho nombramiento corresponde al Consejo Nacional de la Magistratura.

Posteriormente, en la STC N° 0001-2009-AI/TC, el máximo intérprete de la Constitución dio un giro en su jurisprudencia y señaló que: a) La Norma Fundamental no le brinda competencia al Consejo Nacional de la Magistratura para el nombramiento de los magistrados castrenses y; b) Los magistrados castrenses sí pueden ser nombrados por el Poder Ejecutivo. Así pues, se estableció al respecto que:

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

"95. (...) el mecanismo para la designación o nombramiento de los vocales y jueces del FMP [por el Poder Ejecutivo], no son contrarias al contenido de la Constitución, ni mucho menos violatorias de las atribuciones y competencias otorgadas expresamente por el legislador constituyente al CNM [ente que nombra sólo a los magistrados del fuero ordinario)" (STC N° 0001-20009-AI/TC).

En el modelo actual de justicia militar policial, los nombramientos se realizan de la siguiente forma:

- Los Vocales Supremos y Fiscales Supremos castrenses, son nombrados *directamente* por el Poder Ejecutivo (Cfr. Arts. 10° y 23° – Ley N° 29182 modificada por Ley N° 29955).
- Los Vocales Superiores, Fiscales Superiores, Jueces y Fiscales, son nombrados por el Consejo Ejecutivo del Fuero Militar Policial (Cfr. Art.5° – Ley N° 29182 modificada por Ley N° 29955).

Al respecto, tenemos las siguientes observaciones:

- Se ha eliminado la propuesta del Fuero Militar Policial para el nombramiento de los magistrados supremos castrenses. Ahora, dado que dicho nombramiento es realizado de forma directa por el Poder Ejecutivo, ello pone en riesgo la autonomía e independencia en la judicatura castrense.

- El Consejo Ejecutivo del Fuero Militar Policial está conformado por 15 Magistrados Supremos, de los cuales 8 están en situación de actividad y 4 en situación de retiro, este desbalance de fuerzas puede pesar a la hora de decidir el nombramiento de los magistrados de nivel inferior. Más aún, cuando los Magistrados Supremos en situación de actividad están jerárquicamente subordinados a los oficiales generales de armas de mayor grado.

Nuevamente remitiéndonos a la jurisprudencia de la Corte IDH, debemos señalar que resulta necesaria una reforma para eliminar este peligro de interferencias externas y falta de equidad en el nombramiento de los magistrados castrenses de nivel inferior.

Este problema tiene una solución clara:

Se debe encargar el nombramiento de los magistrados castrenses de todos los niveles, al Consejo Nacional de la Magistratura (CNM).

Al respecto, debemos señalar que si bien la Norma Fundamental no le otorga esta función al CNM, no existe óbice para que el legislador la establezca por vía legal.

Máxime, se debe tener presente que el CNM es creado por el constituyente de 1993 para superar el sistema de cooptación que existía, el cual generaba problemas de independencia e imparcialidad. La *ratio* fue que un órgano independiente y autónomo como el CNM, sea el encargado del nombramiento, destitución y ratificación de los magistrados.

iii. *Ascenso en grado militar de los magistrados castrenses*

La Ley de Organización y Funciones del Fuero Militar Policial regula el ascenso de los magistrados castrenses de la siguiente forma:

LEY Nº 29182

Artículo 39.- Ascenso y cambios de colocación

El ascenso en el grado militar o policial se efectuará de acuerdo con el procedimiento establecido en las normas sobre ascensos de oficiales de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional, con las particularidades que serán especificadas en el Reglamento que apruebe el Consejo Ejecutivo del Fuero Militar Policial.

Las vacantes para el ascenso en el grado militar o policial serán determinadas por el Consejo Ejecutivo del Fuero Militar Policial, en coordinación con las respectivas instituciones de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

El cambio de colocación de Vocales, Jueces y Fiscales sólo se efectuará a solicitud del interesado, salvo por razones justificadas del servicio jurisdiccional o fiscal.

Al respecto, observamos que:

- Del texto expreso de la Ley del Fuero Militar Policial se observa que el ascenso en grado de los magistrados castrenses se rige por las leyes de situación militar o policial, según corresponda. *Entonces, resulta claro que son los Institutos Armados quienes ascienden a dichos magistrados.*
- Las *"particularidades"* que establece el Fuero Militar Policial para el ascenso en grado de los magistrados castrenses, están referidas en esencia a *factores de formación jurídica* para el desempeño de la magistratura (Diplomados, Maestría, Doctorados, etc.) y se *aplicarán solo en el concurso interno que realice en esta entidad para el ascenso en la carrera judicial o fiscal, más no en el proceso de ascenso en grado militar.*
- El ascenso en grado militar (dado por los Institutos Armados) es el que determina finalmente el ascenso en el escalafón judicial (dado por el Fuero Militar), puesto que el ostentar determinado grado militar es requisito previo para acceder a un puesto en la magistratura, por ejemplo: El Juez o Fiscal debe tener grado de Comandante o equivalente; el Vocal Superior o Fiscal Superior debe ser Coronel o equivalente; y , finalmente, el Vocal Supremo o Fiscal Supremo debe tener grado de General de Brigada o equivalente.

Esto podría colisionar con los lineamientos de la Corte IDH, toda vez que la actuación judicial de los magistrados podría ser condicionada o influenciada por el ascenso en grado militar.

A efecto de evitar toda posible interferencia, creemos que los ascensos en grado militar deben ser una consecuencia lógica del ascenso en el escalafón judicial. Es decir, el Fuero Militar Policial debe efectuar un concurso de ascenso judicial entre los magistrados que cumplan con los requisitos establecidos, y a aquél que acceda a la plaza jurisdiccional o fiscal superior, se le debe otorgar automáticamente el grado militar requerido. Sólo así se asegura un proceso equitativo, autónomo e imparcial, que se encuentre desligado de toda injerencia por parte de los Institutos Armados.

iv. *Revisión de las sentencias del Fuero Militar Policial por la Corte Suprema de Justicia de la República*

Finalmente, consideramos que como garantía máxima a favor de los justiciables, toda sentencia emitida por la jurisdicción militar policial (independientemente de la gravedad del delito) debe ser pasible de revisión por la Corte Suprema de Justicia de la República.

## 8. BALANCE FINAL

En la época moderna, el Perú ha tenido tres modelos de justicia militar cada uno de ellos con particularidades propias y con diferencias marcadas tanto en la organización y conformación así como en sus competencias.

Las sentencias del Tribunal Constitucional en materia de justicia militar han sido de vital importancia para delimitar las competencias y configuración del fuero castrense.

Efectivamente, en el Primer Modelo de Justicia Militar Decreto, regulado por el Decreto Ley N° 23201 de 1980, esta jurisdicción dependía administrativamente del Ministerio de Defensa. No se garantizaban los principios de inamovilidad y exclusividad en la función jurisdiccional, pues los magistrados militares eran oficiales de armas.

Este modelo, en lo sustancial, fue dejado sin efecto por las sentencias de los procesos de inconstitucionalidad de los Expedientes N° 0017-2003-AI/TC y N° 00023-2003-AI/TC.

Conforme al Segundo Modelo de Justicia Militar, regido por la Ley N° 28665 de 2006, esta jurisdicción dependía del Poder Judicial, pues se unía a este en el vértice más alto de la estructura, es decir, en la Corte Suprema de Justicia de la República, donde se creó una Sala Suprema Penal Militar Policial.

Asimismo, este segundo modelo además estableció que el Consejo Nacional de la Magistratura era el encargado de nombrar a los Vocales Supremos de la Sala Suprema Penal Militar Policial.

Este segundo modelo de justicia militar también fue declarado inconstitucional por el Tribunal Constitucional, mediante las sentencias 0004-2006-AI/TC y 0006-2006-AI/TC.

Finalmente, el Tercer Modelo de Justicia Militar, previsto en la Ley N° 29182 de 2009, acata, en esencia, los lineamientos establecidos por el Tribunal Constitucional, introduciendo importantes garantías de independencia e imparcialidad.

No obstante, este último modelo todavía necesita reformas para que sea acorde con los lineamientos que, sobre la materia, ha vertido la Corte Interamericana de Derechos Humanos, los cuales hemos explicado en el presente trabajo.

En suma, lo que se encuentra en debate en torno a la justicia militar policial peruana ya no es su constitucionalidad sino su convencionalidad; por ello, resulta necesario y urgente implementar las reformas que hemos planteado a efecto de procurar una plena independencia e imparcialidad en esta jurisdicción.

En tal sentido, la justicia militar no constituye una jurisdicción personal ni excepcional, sino una jurisdiccional especializada que debe respetar y someterse a los principios constitucionales jurisdiccionales en similitud a la justicia común.

Somos conscientes de que la estabilidad de nuestro sistema democrático depende de la confianza que la población tenga en la administración de justicia, de ahí la gran importancia de contar en todas las jurisdicciones con magistrados probos, autónomos, independientes, imparciales y respetuosos de los derechos humanos.

## NOTAS

1. Ha sido presidente del Fuero Militar Policial; vocal supremo del Tribunal Supremo Militar Policial; fiscal general del Consejo Supremo de Justicia Militar; asesor del Despacho Ministerial de Defensa; procurador del Ministerio de Defensa: procurador de la Marina de Guerra, entre otros sobresalientes cargos. Es miembro del Directorio de la Asociación Internacional de Justicias Militares.

2. Abogado y magíster por la Pontificia Universidad Católica del Perú - PUCP. Ha sido jefe de la Oficina de Asesores de la Presidencia del Fuero Militar Policial. Asesor Parlamentario del Congreso de la República.

3. CONSTITUCIÓN
"Artículo 165°.- Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el Artículo 137° de la Constitución".
"Artículo 166°.- La Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras".

4. CONSTITUCIÓN
"Artículo 44°.- Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación".

5. CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS
"(...) la jurisdicción militar se establece para mantener el orden y la disciplina en las fuerzas armadas (...) y est[á] encaminada a la protección de intereses jurídicos especiales, vinculados con las funciones que la ley asigna a las fuerzas militares" (énfasis nuestro) (Caso: Lori Berenson vs. Perú, FJ 141 y 142).

6. TRIBUNAL CONSTITUCIONAL
"Este Colegiado (...) considera que dados los fines constitucionalmente encomendados a las Fuerzas Armadas (...), los delitos de función (...) termin[an] incidiendo en la seguridad del estado, el orden constitucional y la disciplina de las instituciones castrenses (...)" (énfasis nuestro) (Expediente N° 00454-2006-HC/TC, FJ 3).

7. Así por ejemplo, se declaró inconstitucional todos los delitos de función del título "Delitos que afectan los bienes destinados a la defensa, seguridad nacional y orden interno"; la mayor parte de los delitos de "Exceso en la facultad del mando" e "Insulto al Superior"; y, casi la totalidad de los "Delitos contra el Derecho Internacional Humanitario".

8. CONSTITUCIÓN
Artículo 104°.- "El Congreso de la República puede delegar en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, mediante decretos legislativos, sobre la materia específica y por el plazo determinado establecidos en la ley autoritativa".

## BIBLIOGRAFÍA

### *Libros:*


BERNAL PULIDO, Carlos; *"El Juicio de la Igualdad en la Jurisprudencia de la Corte Constitucional Colombiana"*. En: http://www.cajpe.org.pe/rij/bases/nodiscriminacion/BERNAL.PDF.

BLUME ROCHA, Ernesto Jorge; *La justicia militar en la historia del Perú*, Editorial Adrus, Lima, 2010.

BERNALES BALLESTEROS, Enrique; *La Constitución de 1993. Análisis Comparado*. Editorial Rao, Lima, 1999.

DONAYRE MONTESINOS, Christian; *La justicia militar en el derecho comparado y en la jurisprudencia constitucional*, Editorial Palestra, Lima, 2009.

DONAYRE MONTESINOS, Christian; *La reforma de la justicia militar: estudios críticos de la experiencia peruana y comparada*, Editorial Jurista, Lima, 2004.

DULITZKY, Ariel E.; *"El Principio de Igualdad y No discriminación Claroscuros de la Jurisprudencia Interamericana". En:* www.anuariocdh.uchile.cl.

EGUIGUREN PRAELI, Francisco; SILES VALLEJO, Abraham; GONZALES MANTILLA, Gorki; ESPINOZA-SALDAÑA BARRERA, Eloy; *Propuestas para la Reforma de la Ley Orgánica del Poder Judicial. Gobierno y administración del poder judicial, organización de la función jurisdiccional y sistema de carrera judicial*, Editorial PUCP, Lima, 2002.

GARCÍA TOMA, Víctor; *Análisis Sistemático de la Constitución Peruana de 1993*. T. II, Editorial Universidad de Lima, Fondo de Desarrollo Editorial, Lima, 1998.

GROIZARD y GÓMEZ DE LA SERNA, Alejandro; *El Código Penal de 1870, Concordado y comentado*, T. I, Editorial Burgos, 1987.

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luís; *Tratado de Derecho Penal*. T. II, Buenos Aires, 1964.

QUIROGA LEÓN, Aníbal; "El debido proceso y el Sistema Interamericano de Protección de Derechos Humanos". En: *III Seminario: Justicia Militar, Propuestas y Perspectivas*, Editorial Centro de Altos Estudios de Justicia Militar, 2004.

LOVATÓN PALACIOS, Miguel David; *Tribunal Constitucional y reforma de la justicia militar*, Editorial Palestra, Lima, 2007.

MILLÁN GARRIDO, Antonio; *Justicia Militar*. Editorial Ariel, Barcelona, 2003.

RUBIO CORREA, Marcial; *Estudio de la Constitución Política de 1993*, T. 5. Editorial Fondo Editorial PUCP, Lima, 1999.

SAN MARTÍN CASTRO, César; *Algunos aspectos de la justicia militar: A propósito del caso peruano. En: La Reforma del Derecho Penal Militar*. Editorial Fondo Editorial PUCP, Lima, 2001.


### *Documentos internacionales*


La administración de justicia por los tribunales militares. Informe del Relator Especial de la Subcomisión de Promoción y Protección de los Derechos Humanos, Emmanuel Decaux. COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS 62° periodo de sesiones. Tema 11 d) del programa provisional, E/CN.4/2006/58, 13 de enero de 2006.

La Administración de Justicia. Cuestión de la administración de justicia por los tribunales militares. Informe del Sr. Emmanuel Decaux de conformidad. Subcomisión de Promoción y Protección de los Derechos Humanos, 55° periodo de sesiones. Tema 3 del programa provisional, E/CN.4/Sub.2/2003/4, 9 de julio de 2003.

*Comisión Interamericana sobre Derechos Humanos*, Informe sobre Terrorismo y Derechos Humanos: OEA/Ser.L/V/II.116 Doc. 5 rev. 1 corr, 22 octubre 2002.

*Comisión Interamericana sobre Derechos Humanos*, Segundo Informe sobre la Situación de los Derechos Humanos en el Perú. OEA/Ser.L/V/II.106 Doc. 59 rev, 2 junio 2000.

## *Instrumentos Normativos*

Constitución Política del Perú de 1993.

Constitución de España.

Constitución Colombia.

Ley Orgánica del Tribunal Constitucional - Ley N° 28301.

Ley Orgánica del Consejo de la Magistratura - Ley N° 26397.

Ley de Situación Militar de los Oficiales de la Fuerzas Armadas - Ley N° 28359.

Ley de Organización y Funciones del Fuero Militar Policial - Ley N° 29182 y su modificatorio Decreto Legislativo N° 1096.

Ley de Organización, Funciones y Competencia de la Jurisdicción especializada en materia penal Militar Policial - Ley N° 28665.

Código de Justicia Militar Policial, aprobado mediante Decreto Legislativo N° 961.

Código Penal Militar Policial - Decreto Legislativo N° 1094.

Código de Procedimientos Penales - Ley N° 9024.

Código Penal, aprobado mediante Decreto Legislativo N° 635.

Ley de Ascensos de los Oficiales de las Fuerzas Armadas - Ley N° 29108.

Reglamento de la Ley de. Ascensos de los Oficiales de las Fuerzas Armadas - Ley N° 29108, aprobado mediante Decreto Supremo N° 011-2008-DE.

Ley del Régimen de Personal de la Policía Nacional del Perú, Ley N° 28857.

Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú, aprobado mediante Decreto Legislativo N° 438.

Ley Orgánica del Ejército del Perú, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 437.

Resolución Suprema N° 362-2006-DE/SG, publicada el 25 de agosto de 2006.

## *Jurisprudencia Nacional*

Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0001-2009-AI/TC.

Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 3813-2008-HC/TC.

Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0454-2006-HC/TC.

Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0004-2006-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0004-2006-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 5976-2006-PA/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 3237-2006-PA/TC.
Sentencia recaída en el Expediente N° 0003-2005-PI/TC.
Sentencia recaída en el Expediente N° 0003-2005-PI/TC.
Sentencia recaídas en el Expediente N° 0003-2005-PI/TC.
Sentencia recaídas en los Expedientes N° 0025 y 0026-2005-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0030-2005-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0002-2005-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0027-2005-PI/TC
Sentencia recaída en el Expediente N° 0048-2004-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0045-2004-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0045-2004-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 3411-2005-HC/TC.
Sentencia del recaída en el Expediente N° 5854-2005-PA/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0009-2004-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 3361-2004-AA/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0045-2004-PI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 3361-2004-AA/TC
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 002-2003-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0023-2003-AI/TC.
Resolución aclaratoria del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0023-2003-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 0008-2003-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 010-2002-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 010-2002-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 005-99-AI/TC.
Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 4099-2005-AA/TC.

### *Jurisprudencia Internacional*

Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo. Caso Piersack contra Bélgica.
Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Caso de Engel y otros contra el Reino de Holanda.
Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Caso de Morris contra el Reino Unido.

Corte IDH - Caso Lori Berenson Mejía Vs. Perú. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 23 de junio de 2005. Serie C N° 128.

Corte IDH. Caso Cantoral Benavides Vs. Perú. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 18 de agosto de 2000. Serie C N° 69.

Corte IDH - Caso Castillo Petruzzi y otros Vs. Perú. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de fecha 30 de mayo de 1999. Serie C N° 52.

Sentencia del Tribunal Constitucional de España recaída en el Expediente N° 179/2004.

Sentencia del Tribunal Constitucional de España recaída en el Expediente N° 39/2002.

Sentencia del Tribunal Constitucional de España recaída en el Expediente N° 65/2001.

Sentencia del Tribunal Constitucional de España recaída en el Expediente N° 204/1994.

Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia recaída en el Expediente N° C-361/01.

Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia recaída en el Expediente N° 676/01.

Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia recaída en el Expediente N° C-093/01.

Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia recaída en el Expediente N° C-473/99.

Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia recaída en el Expediente N° C-141/95

Tribunal Supremo del Canadá, Caso Michel Généreux contra la Reina.

*Otros*

Diario de los debates. *Debate Constitucional*, Pleno 1993. Sesión 29° D-1, Vespertina, jueves, 05 de agosto de 1993.T. II, Lima, Edición Oficial, 1998, p. 1705.

Diario de los debates. *Debate Constitucional*, Pleno 1993. Sesión 29°, Vespertina, lunes, 26 de julio de 1993.T. II, Lima, Edición Oficial, 1998, p. 1341.

Diario de los debates. *Debate Constitucional*, Pleno 1993. Sesión 29°, Vespertina, lunes, 26 de julio de 1993.T. II, Lima, Edición Oficial, 1998, p. 1339.

---

**CONTRALMIRANTE CJ CARLOS E. MESA ANGOSTO.** Ha sido presidente del Fuero Militar Policial; vocal supremo del Tribunal Supremo Militar Policial; fiscal general del Consejo Supremo de Justicia Militar; asesor del Despacho Ministerial de Defensa; procurador del Ministerio de Defensa: procurador de la Marina de Guerra, entre otros sobresalientes cargos. Es miembro del Directorio de la Asociación Internacional de Justicias Militares. Abogado y magíster por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Ha sido jefe de la Oficina de Asesores de la Presidencia del Fuero Militar Policial. Asesor Parlamentario del Congreso de la República.

Email: cema1818@hotmail.com

**Magíster César A. Aliaga Castillo.** Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Catedrático Adjunto en el Área de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica (PUCP). Litigante en Procesos de Inconstitucionalidad.

# *Redescubriendo Iberoamérica*

LUIS A. MONTES BELLINA

No sería posible mencionar a Portugal o a España, juntas o por separado, sin relacionarlas directamente con el *Descubrimiento de América* y el conjunto de naciones que han nacido con el producto de su colonización, creando una *gran nación iberoamericana.* Y no digo separada, digo *unida* por el océano Atlántico, tal como la vemos en nuestros días hecha realidad, y que en la *actualidad,* y repito actualidad, abarca desde los *Pirineos* hasta el Brasil, la *Patagonia* y Tierra del Fuego, incluyendo en Norteamérica La Florida, California, Texas, México, Caribe, naciones hispanas de Norte y Centro América.

Para tener plena consciencia de nuestra situación, creo necesario el tener que refrescar la memoria o aclarar ciertos antecedentes históricos, habiendo algunos que, o no han sido divulgados suficientemente o todavía no había confirmación de los hechos por parte de investigadores históricos, pero no cabe duda que nuestra historia, peninsular y americana es común y convergente.

Ahora todos tenemos conocimiento que en la actualidad ya existen pruebas históricas que los vikingos llegaron al continente americano antes que Colón; también hay ciertos indicios que otros europeos visitaran América antes, y que podrían ser probatorios, como por ejemplo la Capilla de Rosslyn en Escocia; se dice que es de ascendencia templaria, construida en el año de 1440 y en cuyo artesonado superior vemos que está rodeado por frutos del maíz y cactus americanos, plantas supuestamente desconocidas en Europa por esas fechas.

Pero, ¿el encuentro de Cristóbal Colón con la isla de Guanahaní (San Salvador) en el archipiélago de las Bahamas y posteriormente la isla la Española, actualmente República Dominicana, fue realmente fortuito?

Esta es una incógnita que muchos historiadores se preguntan continuamente desde fechas inmediatas al propio descubrimiento.

Ya en *La Española* corrió el rumor que Colón no había llegado a esas tierras por casualidad ni por sus conclusiones científicas, sino que disponía de "información privilegiada", pero ahora ya está confirmado que Cristóbal Colón tenía información de la existencia de tierra más al oeste de las islas portugueses.

Hay divergencia entre los distintos cronistas que hacen eco del suceso, pero esencialmente hablan de una nave arrastrada al otro lado del Atlántico por los vientos y las corrientes y que pudo regresar al Viejo Mundo con grandes dificultades, solo quedó un solo superviviente que oportunamente informó a Cristóbal Colón de la existencia de esas tierras y de los rumbos de ida y de vuelta, así como el aprovechar los vientos alisios en determinados meses del año. También existe otra incógnita por investigar, que es conocer la razón por la cual, la vela mayor de la Santa María llevaba la Cruz Templaria.

Fray Bartolomé de Las Casas, habla del piloto superviviente de esa expedición que llegó a Porto Santo, y dice: *el cual, en reconocimiento de la amistad vieja o de aquellas buenas y caritativas obras, viendo que se quería morir* [que se iba a morir] *descubrió a Cristóbal Colón todo lo que les había acontecido, y díole los rumbos y caminos que habían llevado y traído, y el paraje donde esta isla* (se refiere a La Española) *dejaba o había hallado, lo cual todo traía por escrito*. Otros cronistas abundan en esa hipótesis, y el Inca Garcilaso llega a identificarlo como: Alonso Sánchez, de Huelva.

En su estadía en Portugal, Colón fue informado por marineros portugueses versados en la navegación atlántica, de la existencia de islas que permitían hacer escala en la navegación transoceánica; e incluso que, como aseguran teorías menos contrastadas, tuviera noticias procedentes de marinos portugueses o nórdicos de la existencia de tierras por explorar al otro lado del océano.

Documentado con toda la información conseguida y más datos que tenía Colón en su poder, con la ayuda del astrónomo, el fraile fray Antonio de Marchena

y gracias a los duques de Medinaceli y Medina-Sidonia, pudo llegar a los Reyes Católicos para convencerles de iniciar la Gran Empresa.

Por el año de 1492 España y Portugal, adolecían una situación de mucha tensión política. España había recuperado la ciudad de Granada, el último baluarte musulmán, pero Portugal llevaba ventaja en cuanto a la conquista de territorios, acumulando de esta manera riquezas y plasmando en el mapa del mundo las nuevas tierras adjudicadas, habiendo bordeado la costa occidental de África, llegando al cabo de Buena Esperanza en 1488, dejando abierto el océano Índico a la navegación.

España, en presencia de esta situación vislumbró una gran oportunidad en el plan de Colón, una vez reconquistada Granada, para extender sus territorios y sus riquezas. Con todas las venias del caso, en el año de 1492, Cristóbal Colón zarpó navegando hacia el oeste creyendo que llegaría a la India y así descubrió el Nuevo Mundo.

A su regreso, un temporal le obligó recalar en Lisboa, donde el rey Juan II de Portugal se enteró de su descubrimiento antes que los patrocinadores españoles de Colón. El rey Juan II entonces reclamó de inmediato derechos sobre toda tierra situada al oeste de África, sacando a relucir *El Tratado de Alcáçovas de 1479*, suscrito por Alfonso V de Portugal y los Reyes Católicos, poniendo entre otras cláusulas asuntos concernientes a la política exterior, en un momento en que los dos reinos competían por el dominio del océano Atlántico y de las costas africanas. En dicho tratado se le reconocía a Portugal su dominio sobre Madeira, las Azores, cabo Verde, Guinea y en general *todo lo que es hallado e se hallare, conquistase o descubriere en los dichos términos, allende de que es hallado ocupado o descubierto.* A Castilla se le otorgaba las islas Canarias.

Los Reyes Católicos para reconfirmar la plena soberanía castellana sobre los territorios descubiertos por Colón, acudieron al veredicto papal.

La arraigada tradición teocrática de los pontífices, imponía su arbitraje en el mundo cristiano para asuntos territoriales. Le correspondió pues, al valenciano Rodrigo Borgia, que era el papa Alejandro VI y además pariente de Fernando el Católico, proceder al reparto de las tierras y los océanos del Nuevo Mundo entre las dos potencias, Castilla y Portugal, que optaban a su descubrimiento, colonización y dominio.

De mayo a septiembre de 1493 se dictaron cuatro bulas Alejandrinas, donde se fijó el meridiano divisorio de las zonas de influencia española y portuguesa, situándolo cien leguas al oeste de las Azores y cabo Verde, siendo la zona occidental la correspondiente a Castilla y Aragón y la oriental a Portugal. Decretando además, la excomunión para todos aquellos que osasen viajar a las Indias sin autorización de los reyes de Castilla.

Las bulas Alejandrinas, en especial de la última *Inter Caetera* fueron muy favorables a los Reyes Católicos. Juan II de Portugal, no quedó satisfecho porque quedaba excluido de las empresas americanas, ya que la línea imaginaria trazada por designio papal le relegaba solo a las costas africanas, quedando el Nuevo Mundo de forma exclusiva para los reyes de Castilla y de Aragón.

Las críticas circunstancias del momento político, para evitar futuros conflictos entre las coronas de España y Portugal interesadas en el control de los mares y tierras exploradas por sus marineros, aconsejaron a los Reyes Católicos pactar con el rey de Portugal Juan II, unas nuevas condiciones firmándose el famoso *Tratado de Tordesillas* que es calificado y estudiado actualmente como el primer tratado moderno de la historia europea, pues por primera vez, al lado de los diplomáticos que llevaban las conversaciones, había dos grupos de peritos (españoles y portugueses) que los asesoraban técnicamente.

Dicho Tratado, compromiso suscrito en Tordesillas provincia de Valladolid, el 7 de junio de 1494, por embajadores plenipotenciarios de Isabel y Fernando, reyes de Castilla y Aragón, y de Juan II rey de Portugal, establecía un reparto de las zonas de conquista y anexión del Nuevo Mundo, mediante una línea divisora del océano Atlántico y de los territorios adyacentes. Dicha línea tenía sus extremos en ambos polos geográficos, pasando a 370 leguas al oeste de las islas de cabo Verde. Esta línea viene a estar situada sobre el meridiano 46º 37' de longitud oeste (que pasa prácticamente por la actual ciudad de Sao Paolo, Brasil). Los dos originales del tratado se conservan en el Archivo General de Indias y en el *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* en Lisboa.

La gran diferencia de la nueva demarcación con la anterior, establecida por las bulas pontificias, es que la parte oriental de América del Sur, el Brasil, quedaba ahora adscrito al área de acción de Portugal, lo que posibilitó el sometimiento a su soberanía cuando en el año de 1500 Pedro Álvarez Cabral arribó a costas brasileñas.

Todo el sur del continente americano, desde el istmo de Panamá hasta el cabo de Hornos está dividido longitudinalmente por una gran pared o muro, barrera prácticamente infranqueable, con 7 240 Km. de largo, con un anchura media de 240 Km. y una altitud promedio de 4 400 metros sobre el nivel del mar. Es la Cordillera de los Andes, que separa e incomunica las costas del Atlántico con las del océano Pacífico, amén de la selva amazónica, de extensísima superficie con las dificultades que conlleva el atravesarla, con ocho países, que hoy día integran el llamado Pacto Amazónico: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú, Guyana, Surinam y Venezuela.

La ubicación estratégica del istmo de Panamá y la corta distancia entre los océanos dio lugar a varios intentos a lo largo de los siglos para crear una ruta a través del istmo, porque el único paso marítimo viable era el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos, y hasta nuestros días continúa siéndolo, aparte del *canal de Panamá*, que por cierto,Vasco Núñez de Balboa en 1514 fue el primero en concebir la idea de dividir el istmo, construyendo una vía de agua que permitiera a las embarcaciones provenientes de Europa proseguir la navegación hacia el oeste.

En 1524, el rey Carlos V sugiere que excavar un canal en algún lugar de Panamá haría que los viajes a Ecuador y Perú fuesen más cortos y permitiría que los buques evitaran el cabo de Hornos y sus peligros, especialmente para el transporte de oro y plata. Un primer proyecto se realizó en 1529, pero la situación política en Europa y el nivel tecnológico de la época lo hicieron imposible.

El primer navegante portugués que se interesó en la construcción de un canal en Centroamérica fue Magallanes en 1520, viendo la necesidad de encontrar una vía fácil de llegar a los *Mares del Sur*. En 1550, otro navegante portugués, Antonio Galvao, pensó en un paso artificial y que la ubicación posible sería: Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o el Darién.

El canal fue hecho realidad e inaugurado exitosamente en 1914; el primer barco en cruzarlo, fue el *Ancón* de bandera norteamericana, de diez mil toneladas. En el presente está cercano el número un millón de barcos que lo crucen.

Pero cada día se hace más necesaria la apertura de nuevas vías de comunicación entre las costas de Sudamérica, pues el volumen de tráfico comercial crece en proporción geométrica, siendo insuficiente el cruce por el canal de Panamá, y el tráfico por el estrecho de Magallanes es de muy largo recorrido, encareciendo los costes de la mercancía por el transporte.

Conscientes de la necesidad de abrir nuevas rutas, los gobiernos del Brasil con el del Perú construyen ahora la *Carretera Interoceánica*, una conexión vial entre estos dos países y que conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico atravesando la selva Amazónica por su parte central, ofreciendo nuevas alternativas para canalizar sus exportaciones, habilitando al Perú un acceso directo al mercado del occidente brasileño, así como una nueva ruta hacia África y Europa, mientras que para Brasil se le abre una salida directa hacia Oceanía y Asia, un mercado con más de 2 mil 500 millones de habitantes.

Con la imperiosa necesidad de intercomunicar más las cuencas de los dos océanos, ya está por empezar la construcción de una de las mayores obras de infraestructura de transporte comercial del mundo, hablamos del *Corredor Bioceánico Aconcagua,* que unirá Argentina con Chile.

La primera etapa consiste en la construcción de un túnel ferroviario de 52 km que unirá Mendoza con la Región Central de Chile, atravesando la Cordillera de los Andes por el punto más alto de América, El monte Aconcagua, con una pendiente de no más del 2%, lo que facilitará la conexión comercial entre ambos países y logrando la llegada de todo Mercosur hacia el océano Pacífico, abriendo los mercados de Oriente, África y Europa, con el eje del cono Sur de América, con una previsión futura de capacidad de transporte hasta de 70 millones de toneladas/año.

Ante la fuerte crisis económica que afecta a los países industrializados del Hemisferio Norte, en agosto de 200 se reunió en Santiago de Chile La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) que rebajó en tres décimas su previsión de crecimiento para la región en el año 2011, debido al efecto de las turbulencias en los mercados, pero está previsto que las exportaciones crezcan un 9% en volumen y un 18% en los precios, mientras se prevé un incremento del 23% del valor de las importaciones, lo que redundaría en un superávit comercial de ochenta mil millones de dólares para la región, según el documento.

La CEPAL destaca, además, que el intercambio sur-sur, liderado por China y el resto de los países emergentes, es actualmente el motor del crecimiento del comercio mundial, pero debido a las fluctuaciones en la economía europea se podría traducir en un menor ritmo de crecimiento de las exportaciones a los mercados durante 2012. "El impacto específico de esa desaceleración dependerá del tipo de productos exportados y de los mercados a que estos se dirijan" señala el informe.

Como referencia paso a informar el detallado:

Crecimiento económico PIB en % durante el año 2010 según CEPAL

| | |
|---|---|
| Argentina | 8,4 % |
| Brasil | 7,7 % |
| Chile | 5,3 % |
| Colombia | 4,0 % |
| Ecuador | 3,5 % |
| México | 5,3 % |
| Perú | 8,6 % |
| República Dominicana | 7,0 % |
| Venezuela (República Bolivariana de) | -1,6 % (% negativo) |

El FMI reconoció que el bloque de países emergentes y en desarrollo tendrá los índices más elevados en el aumento del Producto Interno Bruto (PIB), que se mantendrán entre el 6,6 y 6,4 por ciento.

Los principales riesgos que enfrenta la recuperación mundial se encuentran en la Eurozona y en Estados Unidos, según el informe por la ralentización económica y por la gran turbulencia financiera en la zona euro.

Con todo lo visto y la gran cantidad y variedad de acontecimientos alarmantes que se están produciendo acumulativamente en nuestros días en muchos países del mundo, como la gran crisis económica, la crecida del terrorismo, las revueltas en casi todos los países islámicos, vuelta a la piratería en la mar, generalización de la corrupción política y administrativa, la proliferación del tráfico de estupefacientes minando a la juventud con la drogodependencia; desde tiempos inmemoriales las relaciones humanas antinatura siempre han sido proscritas, perseguidas y rechazadas; ahora se hace apología de ellas y los gobiernos las legalizan y apoyan. Los valores que teníamos como referencia ahora son otros, que a veces nos cuesta comprender o asimilar. La sociedad, los organismos e instituciones se van amoldando y adecuando al nuevo orden. Pero no cabe duda que estamos en la *ANTESALA* de cambio de un nuevo *ORDEN MUNDIAL*, que no sabemos ni cómo ni cual será.

Como cosa anecdótica: Tal como dice el gallego: "No creo en meigas (o sea, en brujas), pero de haberlas, haylas", puede llevarnos a pensar en las profecías de Nostradamus y del Calendario Maya, donde coinciden los esotéricos anunciando el fin del mundo para 2012. Pero, si es cierto, no será por un cataclismo sino un cambio radical de la civilización, tal como la conocemos actualmente.

Los aquí reunidos, gentes de Portugal y España, con unas ancestrales raíces históricas de gran riqueza, cuna de culturas, que ha llevado su sangre por el mundo compartiendo su raza, su idioma, su fe y su cultura, hacen ahora de anfitriones a nosotros, gente de las Américas, de países jóvenes en el contexto político mundial, pero de un continente con riquísima historia, de culturas milenarias, donde florecieron avanzadas civilizaciones, como el gran imperio Inca, el Maya y el Azteca.

La *Santa María*, La *Pinta* y la *Niña* con Colón al mando, en nombre de Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, empezaron la historia al unir a dos mundos en el año de 1492, y en 1500 en nombre de Portugal Pedro Álvarez Cabral arribó a costas brasileñas, uniéndonos en una gran *Nación Íbera* donde hablamos el mismo idioma, profesamos la misma fe, nos llamamos igual con los mismos apellidos, con las mismas costumbres; en definitiva, tenemos las mismas raíces.

Por lo anteriormente dicho, estoy convencido que nuestras relaciones se deben estrechar, uniéndonos los países iberoamericanos junto con España y Portugal, para formar un bloque sólido, de esa manera nos hará fuertes, y que en el futuro podríamos soportar cualquier embate político, económico o social. Debemos luchar para reivindicar el nombre de Iberoamérica o iberoamericano, desechando drásticamente el apelativo de *Latinoamericano*, invento francés para diferenciar a sus súbditos americanos de los otros y ahora muy popularizado por los estadounidenses para segregar a los habitantes nacidos fuera de su nación, después de haber usurpado el nombre de todo un continente.

Lo que sí estamos seguros, que la Marina es única y universal, navegando todos en el mismo líquido azul, cada uno bajo la bandera de nuestra respectiva nación, pero compartiendo las mismas tradiciones, las mismas costumbres, los mismos uniformes, valorando la abnegación, el espíritu de sacrificio y el cumplimiento del deber, sea del país que fuere y sabemos que la sintonía entre marinos es automática incluso hablando idiomas diferentes. Por eso la unión debe empezar por nosotros mismos.

---

**Luís A. Montes Bellina.** Subdelegado provincial de la Real Liga Naval Española en Cádiz y Miembro Correspondiente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en España. Organizador y presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, Filial España. Embajador del Pisco en Europa, por el C°. Prov. de Moquegua. Vive en Jerez de la Frontera, España.

E.mail: antarki@telefonica.net

# *Comprensión y Juicio Histórico*

REV. P. ARMANDO NIETO VÉLEZ, S. J.

Agradecido a una generosa designación que me honra y estimula. Llego a este Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en el que me preceden distinguidos consocios, realizadores constantes, desde hace más de un decenio, de una obra que prestigia y enaltece a la Marina de Guerra y a la cultura del país.

En una época como la nuestra, de decisivas transformaciones, subsistentes, reforzadas, las finalidades que dieron ser y animan a esta corporación; porque los estudios históricos son, en el cuadro de las disciplinas humanísticas, los que mejor pueden robustecer nuestro sentido nacional. Ya decía Hegel que los pueblos que no tienen de sí mismos sino un conocimiento fabulesco, borroso y fragmentario son pueblos de "conciencia turbia", que no merecen ingresar en la historia universal. A cumplir, pues, sustantivos fines sociales están llamadas las academias históricas y en particular, la que hoy me recibe.

He escogido como tema de este discurso algunas reflexiones surgidas del diario quehacer de la docencia universitaria y de la investigación, y que creo referidas a las bases mismas del proyecto común de nuestra *Historia Marítima del Perú.*

En el comienzo de su libro de *Metafísica* escribe Aristóteles: "Todos los hombres tienden por naturaleza a saber". El hombre se caracteriza por el deseo innato de conocer. No es este un lujo sobreañadido a la esencia humana. Por ello la necesidad de explicar los fenómenos que ocurren en el universo y en la sociedad misma ha estimulado siempre el pensamiento. No satisfecho con registrar pasivamente la realidad, el hombre aplica su inteligencia y su razón a averiguar

el por qué de las cosas. Esa tendencia inquisitiva aparece aun en aquellas épocas remotas calificadas de míticas.

Cuando aún no había llegado a establecer científicamente el origen de los fenómenos cósmicos, el hombre primitivo los atribuía, a modo de explicación causal, a determinadas fuerzas misteriosas y ocultas. La tormenta, con su acompañamiento sobrecogedor de rayos, truenos y lluvias torrenciales, los terremotos, las inundaciones, los eclipses; pero también la siembra y la cosecha, el nacimiento y la muerte acaecía bajo el signo de potencias ignotas, a las que el hombre arcaico debía someterse. Cuando estas fuerzas se mostraban virtualmente nocivas, el hombre intentaba hacerlas propicias mediante procedimientos rituales. Ahí encontramos el origen de la magia, que se diferencia esencialmente de la religión, en cuanto pretende "capturar" el poder misterioso y controlarlo, aunque sea momentáneamente, en el ámbito dominativo del hombre.

Con el transcurso de los siglos el intelecto humano fue madurando y alcanzando niveles racionales de inteligibilidad. El diálogo con las cosas y el sucederse del tiempo fueron abriendo nuevas posibilidades de pensamiento y acción. Y así, paulatinamente, se efectuó el tránsito de lo que Maritain ha llamado etapa nocturna de la mente humana a la etapa diurna o de luz. "En el hombre primitivo el intelecto está, de un modo general, implicado y dependiente de la imaginación y de su mundo salvaje. A esta clase de régimen mental corresponde un conocimiento de la naturaleza experimentado y vivido con una intensidad tal, que no podemos imaginar fácilmente... Podríamos llamar al nuestro actual un estado de luz de día o solar, porque es de ser caracterizado como un estado nocturno porque está ligado a la cambiante y crepuscular vida de la vida de la imaginación.

En el siglo XIX el jefe del positivismo Augusto Comte, formuló su famosa ley de los tres estados. Para Comte la humanidad ha pasado sucesivamente del estado mitológico-teológico al metafísico y de este al positivo o científico.

En el primer estado, según la tesis de Comte, se recurrirá para explicar la realidad a seres y voluntades sobrenaturales. En la segunda fase todo se explica por causas abstractas, formas, sustancias y otras ficciones de la Filosofía pura. Finalmente, en el periodo positivo la ciencia aparece como el árbitro supremo que fija y establece leyes inmutables o relaciones invariables entre los fenómenos.

La teoría de Comte es cuestionada hoy por la misma ciencia, que no puede admitir su simplismo y dogmatismo. La fe ciega en leyes rígidas se ha visto

seriamente sacudida por las conclusiones de los científicos del macrocosmos y del microcosmos. La teoría de los gases y la microfísica, las aportaciones de Jeans, Eddington, De Broglie y Heisenberg han abierto graves brechas en la vieja teoría del determinismo. Por lo demás, del hecho de que un rayo o una catástrofe telúrica no deban ser explicados como efecto de la cólera de los dioses, no se sigue que la teología y la metafísica tengan que desaparecer como embustes o pasatiempo ocioso. Por el contrario, la ciencia moderna convive cómodamente con la filosofía y la religión.

Si de las ciencias naturales pasamos a las históricas, advertiremos que la tendencia a la explicación de los hechos ha estado siempre presente, de una manera u otra, en los historiadores. Aun en los narrativos, Herodoto por ejemplo, existe un conato de explicación de los hechos, ciertamente imperfecta, pero que se traduce en la coherencia del relato.

Con Tucídides la explicación del acontecer se encierra en un esquema rígido, de causación constante y uniforme. El historiador adopta un talante pragmático, y quiere que su relato pueda ser utilizado de información y guía para el porvenir. Tucídides parece suponer que los acontecimientos humanos son siempre iguales, se repiten en el tiempo, porque las mismas causas producen siempre los mismos efectos. Al finalizar el capítulo I del libro de *La Guerra del Peloponeso* escribe: "Y porque yo no diré cosas fabulosas, mi historia no será muy deleitable ni apacible de ser oída y leída. Mas aquellos que quisieren saber la verdad de las cosas pasadas y por ellos juzgar y saber otras tales y semejantes que podrán suceder en adelante, hallarán útil y provechosa mi historia; porque mi intención no es componer farsa o comedia que dé placer por un rato, sino una historia provechosa que dure para siempre"

A esta corriente pragmatista pertenece Polibio, y en ella también hay que inscribir la famosa sentencia de Cicerón: *Historia magistra vitae*, que ha tenido aprovechados alumnos desde Maquiavelo, Guicciardini y Montesquieu hasta nuestros días. En el extremo de esta mentalidad hay una visión naturalista del hombre y de la sociedad. Se los concibe como una cadena recurrente de causas y efectos, una cadena cerrada, fija, inalterable como la Naturaleza.

Hoy presenciamos otras singladuras de la historia. No se lee ni escribe historia para obtener un repertorio moralizante, sino para averiguar lo que realmente ocurrió en el pasado, cómo y por qué ocurrió. No basta acumular ordenadamente datos de erudición recóndita. La crónica, que registra minuciosamente cuanto sucede en el

ámbito oficial o privado, institucional o personal, no es todavía historia en sentido pleno. Es preciso llegar más hondo. Es preciso comprender. La comprensión es sin duda el objetivo final de la historia.

Hasta los autores más recientes, como Paul Veyne, que rehúyen hablar de "comprensión" y refieren referirse a la "narración coherente", porque en ella ven lo máximo a que puede aspirar el historiador, admiten que la misión de este es "hacer comprender tramas". Y en la comprensión de la trama no solo hay que tener en cuenta las leyes económicas y las constantes sociales, sino las intenciones de los actores, sus ilusiones y desengaños, sin olvidar el azar –que no está sujeto a ninguna previsión– y que trastorna y cambia el curso de los acontecimientos.

La comprensión, como la misma etimología latina lo indica, exige asumir todo aquello que contribuya hacer accesible una situación. Es abrazar y ceñir un tema por todas partes. Y como la realidad histórica es mucho más compleja de los que se cree, no podemos acercarnos a ella triunfalmente con un esquema apriorístico o un cómodo afán de simplismo.

Es verdad que el historiador, aunque dedique a ello su vida, no podrá dominar por entero el cúmulo de ciencias con que la investigación la enfrentará: filosofía, psicología, sociología, economía, antropología... Pero el reconocer humildemente esta limitación de su horizonte, y declararlo con sencillez, es ya una muestra de fina comprensión. Vendrán otros historiadores, otros especialistas, y con el esfuerzo sucesivo, mancomunado, podrá ir componiéndose la realidad histórica sabiendo siempre que los logros han de ser parciales y provisorios.

La comprensión histórica presta atención a todo, sin deslumbrarse por lo ruidoso y llamativo (que no es necesariamente lo más importante). Fernand Braudel ha hecho la observación de que "a los ojos de los contemporáneos, los hechos se presentan, por desgracia, con excesiva frecuencia, en un mismo plano de importancia, y los muy grandes acontecimientos constructores del futuro hacen tan poco ruido –"llegan sobre patas de tórtola decía Nietzsche– que es difícil adivinar su presencia". El historiador tiene la ventaja de poder discernir de antemano entre las diferentes líneas de fuerza cuáles serán las decisivas. No se deja encandilar por los titulares de los periódicos.

Uno de los principios de la ciencia histórica es que la comprensión no debe limitarse a la narración de hechos sueltos, hilvanados por un estilo atrayente y fluido. La unidad histórica no es el hecho, el acontecimiento, sino el conjunto que

muestra un sentido. A esto se llama "estructura". Es la estructura ingresa desde luego lo individual, pero no como unidad caprichosa e insolidaria, sino como integrante de un conjunto, en estructura. Por eso es aventurado afirmar que de un hecho singular deriva automáticamente otro, como el efecto de la causa. La razón de ellos estriba en que es dificilísimo, casi imposible para el entendimiento histórico, lo que es una operación corriente en el laboratorio del químico: aislar un elemento, separándolo de sus múltiples relaciones.

Por el proceso de investigación comprensiva comprobamos que cada hecho adquiere sentido en función de todos los otros con los que se halla en conexión. Aquí encaja la gráfica frase del escritor inglés ·Walter S. Landor (1775-1864), autor de *Conversaciones imaginarias*: "El presente, como una nota en la música, no es nada, pero se halla ligado a lo que antecede y a lo que viene después". La comprensión requiere el análisis cuidadoso de todos los factores que pueden iluminar una determinada estructura. Nada puede descartase a priori, aduciendo que es algo irrelevante o nimio. Si bien en la gran historia política de manuales es lícita dejar de todo pequeños sucesos de la vida diaria, en una historia que aspire o revivir la compleja realidad el pasado, de los hombres y de las sociedades de antaño, todo es potencialmente significativo, todo encierra virtual interés. Existen muchas historias de la I Guerra Mundial, desde Sarajevo al armisticio del bosque de Compiégne, recuento minucioso de batallas y alteraciones de los cuadros políticos europeos. A este enfoque externo ha añadido el historiador francés Marc Ferro un enfoque interno, el de la psicología de los hombres en la guerra: "La actitud de las poblaciones en el momento en que comienza la guerra; las formas de cansancio cuando la prueba se prolonga; las esperanzas que despierta este cansancio en los militantes revolucionarios que desean ardorosamente sustituir la guerra entre las naciones por la guerra civil..." (Renouvin). Y para ello Ferro ha tenido que hurgar en el difícil campo de los archivos del control postal, cuyos testimonios directos, aunque pocos, resultan realmente preciosos para este estudio de psicología colectiva.

Ernst Cassirer, notable filósofo alemán, escribió que no basta con decir que un hecho resulta históricamente significativo cuando está preñada de consecuencias. "Si estudiamos una obra histórica, especialmente una biografía, encontraremos mencionados, en casi todas las páginas, cosas y acontecimientos que, desde un punto de vista puramente pragmático, significan bien poco". Piénsese en lo que puede significar, para la comprensión del carácter de una persona, una carta familiar en la que su autor se retrata como es. Aunque no sea "importante" en cuanto a consecuencias, es altamente característica, porque

en nuestro conocimiento histórico, que es un conocimientos semántico (pues las obras humanas tienen una realidad simbólica y no física), no aplicamos los mismos esquemas que en nuestro conocimiento práctico o físico. Cassirer recuerda el caso de las discusiones teológicas trinitarias del siglo IV. La letra iota del alfabeto griego nada significa en un sentido físico, pero como símbolo religioso (en las palabras griegas "consustancial" y "semejante") se convirtió en punto de partida de debates interminables que provocaron las pasiones más violentas y conmovieron los fundamentos de la vida no solo religiosa sino social y política. En suma, es necesario no desdeñar nada de lo que ayuda a comprender mejor los caracteres y los acontecimientos. Y para este fin no hay límite o criterio fijo en la selección de los hechos. De aquí que la Historia puede siempre suscribirse, porque siempre es posible aportar un nuevo elemento o reinterpretar otro ya conocido desde una perspectiva distinta.

En los últimos decenios, sobre todo por obra de los defensores de la "historia total", hemos asistido a una considerable ampliación del campo histórico, del territorio del historiador, como dice el título del libro reciente de E. Le Roy Ladurie. En esta apertura, que de ninguna manera se ha detenido, interviene el axioma de que la historia no se limita a evocar acontecimientos grandiosos, sino que debe abarcar la vida total. Lejos de despreciar como inútil la historia tradicional –cuyo descrédito se ha intentado a veces con verdadera saña–, es urgente que el historiador pasee su mirada por nuevas áreas, si quiere adquirir y trasmitir una imagen de la complejidad de la vida humana.

Ha resultado insuficiente y corto el conocido aforismo: "La Historia se hace con documentos". El concepto de fuente histórica abarca todo aquello que implica un índice revelador de la vida de ayer. Así, fuente histórica no es solo el tratado internacional que se firma bajo las luces deslumbrantes de los fotógrafos, o el decreto que se registra en el diario oficial, sino las facturas, los cuadros, los poemas, la toponimia, los surcos de la tierra, los mapas, hasta un paisaje agrícola visto desde el avión; los registros de la historia oral y los medios plásticos de expresión.

El historiador no rehúsa nada, ni una hierba nociva, ni un eclipse de sol ni el análisis químico de un metal. "A una historia que le haga ya al pasado preguntas más nuevas, más variadas, más ambiciosas o más sutiles, corresponde una indagación amplificada en todos sentidos, siguiendo las huellas de toda especie que nos haya podido dejar aquel pasado multiforme e inasequible en su plenitud" (Marrou). Sobre aquel ingente material deberá ejercitarse la tarea

clave, y también la paciencia, del historiador que quiere comprender. Por la lectura atenta y penetrante de esos testimonios (muchas veces sin letras y sin tinta) intentamos llegar al hombre mismo, a su interioridad, a su conducta y a su pensamiento; o simplemente comprobamos el paso, la presencia fugaz de un semejante.

Pienso cuánto se ha ampliado el horizonte de los estudios históricos en el Perú, gracias a este Instituto que hoy me acoge generosamente, y cuánto puede ampliarse aún, si nos ejercitamos con denuedo y ánimo en la historia real, total, del hombre peruano en relación con el mar.

Una de las modernas corrientes de la Historia que, bien utilizada, ofrece un camino sugerente para la comprensión es la prosopografía, de la que dice Jorge Basadre que encierra especial fascinación. En sus comienzos aspiró a proporcionar la filiación y la carrera de altos personajes de la historia romana. Se analizaba, por ejemplo, la composición del Senado, la procedencia de sus hombres, su educación, estamento social, fuentes de riqueza, religión, etc. Se intenta encontrar el vínculo entre la experiencia personal y la de grupo, o –como afirma Toynbee– se intenta llenar el vacío entre los seres humanos y las instituciones. Cabría extender el método prosopográfico a nuestros propios temas, y es innegable que un enfoque de tal naturaleza complementaria la presentación narrativa de pioneros de la historia naval como Rosendo Melo y Manuel I. Vegas García.

Notablemente avance en la línea de la comprensión del pasado es el constituido por la historia de las mentalidades, o sea el estudio de la manera general de pensar que prevalece en una sociedad. Supone conocimientos de psicología individual y colectiva. En su libro sobre Lutero ha hecho ver Lucien Febvre hasta qué punto el destino del reformador alemán estuvo ligado a un ambiente intelectual y afectivo. Es una muestra de que no puede entenderse cabalmente a un individuo sin considerar a la vez los condicionamientos del grupo social.

Diálogo sutil entre el hombre y su medio ambiente, delicado discernimiento de mutuas influencias, donde el historiador presta atención a los modelos culturales no menos a las reacciones personales. En 1960 un graduado de Harvard (Richard Mac Masters Hunt) hizo un estudio biográfico de Joseph Goebbels, el ministro de Propaganda del Reich alemán. Al esquema convencional de la biografía externa, el autor añadió el análisis de aspectos emocionales. Muestra cómo Goebbels, al igual que el propio Hitler y altos jefes del nacional-socialismo, oriundos de

familias católicas, habían apostatado de la fe tradicional. El vacío religioso, que clamaba por una creencia que fuera capaz de sustituirlo, influyó en la adhesión apasionada a una ideología totalitaria.

En análoga línea psicosocial, notó ya Christopher Dawson (y lo recuerda Ionesco) que Carlos Marx no puede ser entendido completamente sin el trasfondo judío de su estirpe. Este ancestro explicaría muchos aspectos no racionales, no científicos, de su obra, en especial el sueño utópico de una sociedad sin clases.

En efecto, es sabido que la mentalidad judía ortodoxa comparte tres elementos fundamentales: la oposición entre el pueblo elegido y el mundo gentil, el inexorable juicio divino a los gentiles; la restauración de los judíos en un reino mesiánico. En la concepción marxista, el proletariado viene a reemplazar al pueblo elegido; la revolución social correspondería al juicio de los gentiles; y el reino mesiánico guarda paralelo con la sociedad del futuro, donde no habrá clases sociales ni Estados. El apocalipsis social, según Dawson, es la parte más importante del pensamiento de Marx y la que ejerce actualmente un enorme poder de seducción.

Los ejemplos podrían multiplicarse, proporcionándonos la conclusión de que una historia digna de este nombre debe aspirar a revivir los mecanismos intelectuales, los sentimientos y comportamientos. Así se robustecerá una historia social que, como dice el Prof. Georges Duby, no estará ya ligada exclusivamente a la economía, sino que se volverá mucho más rica y profunda.

Muy buenos resultados ha dado también el método comparativo. Trátase, por ejemplo, de comprender las invasiones bárbaras. Una antigua escuela sostenía que era el hambre el que empujaba a las tribus bárbaras hacia el sur. El autor norteamericano Teggart inició una prolija y paciente investigación no solo sobre Roma sino también sobre China, obteniendo una serie de correspondencias, tan constantes y precisas, que le fue forzoso sacar una conclusión. Había comprobado que entre el año 58 a.C. y el año 167 d.C., todo movimiento bélico en las fronteras orientales del imperio romano o en el occidente de China iba seguida de trastornos en ciertas regiones el Danubio y del Rin. Profundizando la investigación, Teggart llega a fijar la causa que buscaba; en el ejemplo de las invasiones bárbaras, esa correlación se debía a que las guerras en el occidente de China o en el oriente del Imperio romano interrumpían el comercio. Por ello Teggart exigirá la reforma de la historia narrativa para favorecer el método de comparación, y en consecuencia,

ahondar la comprensión del cómo y el por qué de los fenómenos sociales del pasado.

Llegamos ahora a un tópico sobre el que teóricos de la historia han mantenido encendidos debates, la naturaleza y función del juicio histórico. Supuesto que el historiador practica la comprensión, se pregunta si debe considerar cumplida su misión, o si debe aún establecer juicios valorativos sobre los hechos, las actitudes, los personajes y los grupos que describe.

Indudablemente el espíritu crítico es indispensable al historiador. El error y la mentira deben ser detectados como tales. Las banderías y sectas no deben contagiarnos sus pasiones y enconos. Espíritu crítica no quiere decir, sin embargo, que el historiador deba desconfiar sistemáticamente del testimonio, ni revestirse de la toga judicial para emitir veredictos inapelables sobre las intenciones de los hombres y repartir premios o castigos post mortem. Lucien Febvre se ha referido con ironía a aquellos escritores de historia o quienes llama "jueces suplentes del valle de Josafat", porque estiman que no pueden cerrar sus libros y artículos sin una clara sentencia definitoria.

Tito Livio, Tácito y Plutarco, así como muchos historiadores medievales, concibieron la historia con designio de moralistas o, en frase de Bolingbroke, como "la filosofía enseñada por medio de ejemplos", en cuyo caso la historia no sería más que el pretexto o la ocasión para extraer conclusiones morales.

La superación de ese concepto de la historia no implica incurrir en el extremo de negar la posibilidad de las valoraciones éticas; caer en la neutralidad absoluta, como si los historiadores tuviesen que asemejarse, para cumplir bien su quehacer, a máquinas grabadoras.

Desde luego, es imposible que el historiador se despoje completamente de su subjetividad al presentar la historia. No es posible; y aunque lo fuese, no sería un ideal recomendable. Llevamos con nosotros una formación, una mentalidad, una nacionalidad. Deshacernos de ello no es realizable ni sería humano. El historiador aporta toda su persona a su obra, y la persona no puede escindirse en zonas separadas e incomunicables. Si debe evitar, con todo cuidado, que oscuras vendas mentales lo cieguen para ver la verdad allí donde se encuentra; debe huir de la tentación de tergiversar y forzar o amañar los hechos, haciéndolos entrar en el cartabón rígido de prejuicios y esquemas preconcebidos, sean individuales o de grupo. El 28 de diciembre de 1974, en un discurso programático dirigido a la

asamblea de la American Historial Association, Lewis Honke ponía en guardia contra los peligros de una "historia tribal" o provinciano, y recomendaba el diálogo y la apertura de profesores e historiadores hacia horizontes más amplios que se proyecten hacia otras naciones y culturas, pero sin perder la vinculación con lo propio.

Aceptando, pues, las propias limitaciones, la labor del historiador consistirá en ejercitar primero la comprensión de hechos y situaciones; luego vendrá el juicio histórico, que es un juicio profesional de actuaciones, como lo hacen en su campo, maestros, médicos, técnicos. Es lícito entonces formular juicios, a la luz –claro está– de los resultados generales de la investigación. Citemos tres casos de historia republicana. La guerra de 1828-29 no puede llamarse realmente una guerra internacional como hoy se entiende, ya que Santander, Obando y López veían con simpatía la causa de La Mar, y, en cambio Gamarra, Santa Cruz y La Fuente no eran adictas al presidente del Perú. El historiador de la Confederación Perú-Boliviana –teniendo en cuenta las razones que tenían los confederados y los restauradores– podrá juzgar de la conveniencia e inconveniencia del plan santacrucino, sin necesidad de parcializarse, en este último caso, con aquellos que después de la batalla de Yungay ponían precio a la cabeza de Santa Cruz. Finalmente puede comprobarse que en el Perú no llegó preparado a 1879 y que hubo imprevisión en diversos aspectos de la politica peruana.

El juicio histórico no es necesariamente un juicio moral. Si este es tan difícil para un sacerdote, piénsese cuánto más lo será para un historiador, que, por definición, no tienen delante –como interlocutor– a la persona sobre la cual escribe. Las intenciones últimas de los hombres se nos escapan; mucho más las de aquellos que han muerto. Creemos que en el Perú todavía nos falta recorrer los estrechos senderos que llevan a las alturas serenas del juicio ponderado y ecuánime. Todavía presenciamos contiendas, juicios lapidarios y anatemas sobre épocas y personajes de nuestra historia, juicios valorativos excluyentes que nublan la auténtica percepción de la verdad. Que estas estériles polémicas acontecen también en otras latitudes nos lo indica aquella consigna de Marc Bloch, que equivale a una serie llamada de atención: "Robespierristas, antirobespierristas: ¡Os pedimos por piedad que nos digáis sencillamente cómo fue Robespierre!". Y añade el maestro francés: "Es muy fácil gritar ¡Al paredón!" No comprendemos nunca bastante. Quien difiere de nosotros, sea extranjero o adversario político, pasa, casi necesariamente. Por un ser de malos antecedentes. Aun para conducir las luchas inevitables, sería necesario un poco más de inteligencia en las almas; con más razón para evitarla, si se está a tiempo. A condición de renunciar a sus falsos aires de arcángel, la historia debe

ayudarnos a salir de este mal paso. Es una vasta experiencia de las variedades humanas, un largo encuentro entre los hombres. Tanto la vida como la ciencia tiene el mayor interés en que este encuentro sea fraternal".

Permítaseme insistir en esta necesidad del encuentro fraternal de las generaciones; de la simpatía histórica. Porque precisamente la comprensión y el juicio deben tender ese puente cordial hacia el pasado. Tarea ardua, que implica evitar el gran escollo, siempre amenazante, del anacronismo. Exige un anacronismo escolar inofensivo, fruto de la ignorancia, que consiste en trastrocar fechas y nombres, siglos y épocas.

El verdaderamente peligroso es el anacronismo intencionado, doblemente erróneo, que extrae los hechos históricos de su contexto y los somete a una interpretación presentista. Esta modernización del pasado no le hace justicia. En su versión más corriente, menosprecia y denigra globalmente la historia. Exalta el presente vivido como si con nosotros se iniciase la salvación de la humanidad y todo lo anterior fuese simplemente una cadena interminable de desaciertos.

El revolucionario Lenin supo decir en su momento y en su estilo una oportuna verdad, saliendo al paso de los iconoclastas de su época.

Los partidarios del "Proletkult" predicaban la teoría de la cultura proletaria pura, adoptando una actitud negativa ante la herencia cultural del pasado. Lenin les manifestó: "Eso es una perfecta necedad. La cultura proletaria tiene que surgir como un resultado del desarrollo sujeto a leyes de las reservas del saber que la humanidad ha ido acumulando bajo el yugo de la sociedad capitalista, de la sociedad terrateniente, de la sociedad burocrática".

La Patria no es creación de un instante, no es monopolio ni obra de una sola generación. Es el resultado de un esfuerzo que se gesta y proyecta a lo largo de siglos y vincula a los miembros de la comunidad en una vivencia solidaria, fundada en la historia. Por ello, la tarea que espera al historiador en el Perú no es fácil ni sencilla; porque no es fácil mantener la lucidez del entendimiento y el equilibrio de la voluntad ante los requerimientos de la parcialidad y del interés inmediato, y apegarse solamente a la verdad que se descubre dura y austera, y que no halaga ni envanece.

En los trabajos de este Instituto, que no han de desmerecer en el futuro de la insigne obra ya realizada por ilustres colegas, hemos de alentar un ideal de

alta rectitud humana y validez científica. Lejos del panegírico retórico y gratuito, pero más aún de la diatriba amarga; lejos de la superficialidad que busca síntesis brillantes sin el previo análisis del testimonio; lejos también del culto cerrado de la erudición carente de soplo vivificador y de sentido constructivo, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, al que desde esta noche tengo la honra de pertenecer, habrá de seguir cultivando con tenacidad y sin desmayo los estudios históricos, savia medular que asegura y mantiene vivos la cohesión y el ser nacional del Perú.

---

**Rev. P. Armando Nieto Vélez, S. J.** Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y, junto con el capitán de navío Julio J. Elías Murguía, es coautor del Tomo VI, vol. 2 de la *Historia Marítima del Perú*. Profesor de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha sido director del Instituto Riva-Agüero y es el actual presidente de la Academia Nacional de la Historia.

# *La necesidad de una verdadera Historia*

VICEALMIRANTE PEDRO ALFONSO PANIZO ZARIQUIEY

Es importante y necesario que los habitantes de un país conozcan la historia real de los hechos que han ocurrido a través de los años de su existencia y en el caso del Perú, debemos considerar este propósito desde la historia de la época preincaica.

La historia es un tesoro que sus hijos le han ido legando al país a través del tiempo y es conveniente que sean contados con la mayor fidelidad.

En muchos casos la historia se ha escrito en función de la realidad política que estaban viviendo los historiadores al momento de ponerla en blanco y negro.

Fue necesario contar con un equipo de escritores, historiadores, que presentaran y presenten la realidad de los hechos ocurridos a través del tiempo con veracidad y que para eso puedan contar con los elementos necesarios que les permitan estudiar los acontecimientos y trasladarlos a los libros de historia con la mayor veracidad posible.

La *Historia Marítima del Perú* tuvo como fundamento inicial, y el cual mantiene, dar a conocer los hechos ocurridos con veracidad.

Se acogieron a este llamado, ilustres historiadores del mayor nivel profesional formando grupos de trabajo, que se encargaron de ir entregando al Perú un legado realmente importante sobre la verdad de los hechos históricos ocurridos en nuestra Patria, principalmente en el mar.

Pero este no ha sido el único proyecto para dar a conocer la verdadera historia, pues, entre otros, en 1929 se publicó el libro *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, cuyo autor fue el señor capitán de fragata don Manuel I. Vegas G., quien escribe la historia de nuestra Marina desde 1821 hasta 1924.

En el libro del comandante Vegas, encontramos la historia desde la formación de la Marina peruana, que fue recopilando de escritos y narraciones que circulaban desde hacía más de un siglo, desde la lucha por la independencia, pasando por la formación de la Marina peruana por don José de San Martín y describe hechos que, en algunos casos, parece no se tomaron en cuenta o no se conocieron para la elaboración de otros libros de Historia del Perú.

Es interesante su afirmación en el libro segundo, de 1828 a 1836, en el sentido de que "*la escuadra no estuvo lista en ninguna de las guerras que hemos sostenido y por tanto bien podríamos sobrentender que la Marina ha sido siempre sorprendida y algunas veces por los cañonazos de los buques enemigos*".

Y esto por decisión de los políticos que iban reduciendo "por economía" las posibilidades de gasto de la escuadra.

Describe claramente la declaración de guerra de Bolívar al Perú por no aceptar los peruanos que la dirección del gobierno estuviera en manos de extranjeros, ya que la Constitución peruana declara, desde siempre, que el presidente tiene que ser peruano de nacimiento.

En su libro tercero, se dedica a narrar hechos históricos de la Marina de Guerra en época de la Confederación Perú-Boliviana.

Y los explica con pulcritud histórica:

> "...los acontecimientos políticos, internos y externos, que tuvieron lugar en los años 1836 a 1838, con muy cortos intervalos de paz precaria, hemos comenzado a narrarlos aunque someramente, limitándonos así, conforme al plan de este libro, a lo que directamente se relaciona con la Marina.
>
> Entremézclanse las revoluciones con la intervención, solapada unas veces y abierta otras, de los dos países que más han influido en la vida del Perú. Reivindicación, Restauración, etc. envuelven a tres naciones, y aunque a primera vista parece que nunca presentan carácter de guerra netamente nacional, a poco que se ahonda en su estudio, resalta un hecho

capital: Perú, Bolivia y Chile se combaten obstinadamente. El objetivo es la supremacía en el Pacífico suramericano. Perú y Bolivia quieren unirse, mejor dicho, Santa Cruz y su partido quieren unirlos. Muchos peruanos, ciegos o ambiciosos, se oponen. A Chile no le conviene. Para este país la cuestión es de vida o muerte. Debía pues, luchar con todas sus fuerzas hasta separarnos.

*Mas, lo admirable, no es que Chile nos combatiera, sino el error profundísimo de Santa Cruz y de los peruanos que se pasaron al campo enemigo; estos por no comprender la importancia de la Confederación, prefiriendo satisfacer sus odios políticos; aquél porque no alcanzó siquiera a vislumbrar el decisivo rol que la Marina jugaría en la defensa de su grandiosa concepción, si se tiene en cuenta que su único, adversario tenía que ser Chile, pues aunque estuviésemos en paz, esta nunca perdura cuando chocan los intereses de los respectivos países".*

Estos comentarios, claramente expuestos por el comandante Vegas en 1924, deben hacernos meditar en estas horas, casi un siglo después, si las circunstancias no tienen cierto parecido y hay quienes miran hacia otro lado para no comprometerse en la lucha por el desarrollo del Perú, pues les interesa más su desarrollo económico personal.

Al terminar de describir la conformación de las escuadras del Perú y de Chile, comenta:

"*...por último, la confusión y el desgobierno no habían terminado con el triunfo de Santa Cruz. En enero se nombró Comandante General de la Marina al coronel de caballería Salvador Soyer, quien al aceptar el cargo, declara 'que no tiene conocimientos'. En marzo avisa que 'son repetidas las representaciones que he hecho a U.S. manifestándole el estado miserable del departamento y buques de guerra cuyas tripulaciones están desnudas y faltas de oficiales'*".

*"En mayo asume el cargo de Soyer otro profano; el general Herrera, de Bolivia, dejando a un lado a un marino tan brillante como Jorge Young. Además, en esa época, era costumbre alquilar a particulares las naves en desarme. Fue así como Orbegoso había rematado la fragata* Monteagudo *y el bergantín* Orbegoso *a la firma española Torres Quiroga por 8 000 pesos anuales".*

Continúa narrando a través de su libro, la historia de combates navales a lo largo de la historia, de esa época; los combates con los corsarios, el

combate del Callao, el combate de 7 de octubre, el combate de Malpelo, el combate de Guayaquil, el combate de Islay, el combate de Casma y todos los acontecimientos relacionados con la Marina de Guerra hasta el conflicto con España.

En el libro cuarto, de 1840 a 1866, Manuel I. Vegas expone claramente la acción de Gamarra en el gobierno:

> "*...si no habían disminuido las fronteras del Perú a causa de los sensibles acontecimientos en los años anteriores a 1839 y que ya dejamos narrados, su autoridad moral quedó mermada por ellos.*
>
> *Habían hollado el suelo de la patria, soldados pertenecientes a dos repúblicas vecinas y con diversos pretextos; se le había visto permanecer y pasearse en Lima y otras ciudades de la república, después de que la ola revolucionaria, hinchada por mezquinas ambiciones, preparaba el camino de la invasión y ahora gobernaba el Perú el general Agustín Gamarra, a quien apoyaban las bayonetas y los buques chilenos.*
>
> *De nuestra escuadra, la única entidad capaz de haber detenido el desastre, no quedaba casi sino el recuerdo a causa de los inmerecidos golpes que recibiera, no solo del enemigo extranjero.*
>
> *Y es claro que Gamarra para halagar a Chile, con cuyo concurso contaba, todavía se ocupó primero de esta nación.*
>
> *Hizo al chileno Simpson contralmirante del Perú, dio grados a otros oficiales navales que habían combatido a la Confederación y, entre otros reconocimientos de deudas fabulosas e infamantes a favor del fisco chileno y particulares, como el regalo de 100 000 pesos hecho a Garrido; aceptó la reclamación de 172 000 pesos por la destrucción de la inútil fragata transporte* Zaldívar *que sabemos había sido apresada por Blanchet en plenas hostilidades. Mientras tanto, cuatro buques de nuestra Marina de Guerra quedaban en poder de la de Chile.*
>
> *Esto hacía Gamarra en los mismos instantes en que ese país vendía a Bolivia un valioso armamento que pronto iba a servir contra el mismo mariscal*".

Va describiendo las acciones que sucesivos gobernantes van disponiendo sobre la Marina de Guerra hasta la traición de Mariano Ignacio Prado al presidente Pezet cuando se avecinaba la guerra contra España.



Contralmirante Juan José Panizo y Talamantes

El comandante Vegas dice en su libro:

*"Por fin estalló la revuelta que venía incubándose desde el comienzo del conflicto; la inició el coronel Prado en Arequipa el 28 de febrero, tomando como bandera la 'reivindicación del honor nacional y el rechazo al Tratado Vivanco -Pareja'.*

*Extendióse por toda la República y la escuadra se dividió entre ambos bandos. En cuanto el capitán de navío Lizardo Montero se enteró del estallido en Arequipa se fue desde Islay con su buque* Lerzundi *hasta Arica, sublevó al* Tumbes, *le sacó los cañones y con la tropa de Tacna volvió a Islay; desembarcó esas fuerzas y los cañones de ambos buques enviándolos a Arequipa.*

*No seguiremos narrando las peripecias de esa insurrección sino a lo que se refiere a la muerte del insigne almirante Panizo.*

*Este hecho, insólito en los cien años de vida de la Marina Peruana, no hay porqué ocultarlo, y esto por muchas razones: la historia no solo se concreta a narrar los acontecimientos agradables sino también los ingratos en cuanto de ellos se puede sacar alguna enseñanza.*

*Habían permanecido fieles al gobierno las fragatas* Amazonas, Apurímac *y el vapor* Chalaco *y estos tres buques se pusieron al mando del almirante Panizo.*

*Por incidencias de la campaña revolucionaria destacóse la* Amazonas *a Arica, siempre con la enseña del almirante y comandada interinamente por el segundo jefe, capitán de fragata Eugenio Raygada, en ausencia del comandante Diego de la Haza, que se quedó en Lima con permiso.*

*La ciudad estaba ocupada por fuerzas revolucionarias y, sin duda, los tripulantes, que ya habían sido comprometidos, aprovecharon de aquella circunstancia para cometer su cobarde atentado pensando seguramente que serían apoyados en su intento.*

*Tres sargentos de la guarnición del buque convencieron al despensero Váscones para que sacara ron y lo repartieron entre la mayoría de los soldados y algunos marineros extranjeros y a las dos de la mañana se sublevaron matando al teniente de guardia y al guardiamarina Hurtado que se les opusieron desde el primer momento.*

*Al ruido que hacían los amotinados, el comandante Raygada vino a cubierta a cumplir con su deber; cayó también muerto y casi al mismo tiempo, a*

*medio vestir y con un revólver en cada mano, apareció el bravo Panizo para caer, a su vez, victimado por esas balas asesinas, el 24 de julio de 1865, día de su cumpleaños y cuando todavía hubiese hecho un airoso papel en la guerra que estaba en puertas.*

*Fue más excecrable este negro crimen porque acaso no haya pisado jamás la cubierta de un buque de guerra peruano, jefe más cariñoso que Panizo para con sus tripulaciones. Existen en el archivo de la Marina numerosas comunicaciones dirigidas por él a sus superiores reclamando, en el tono más enérgico, algo que faltaba a su gente y entre ellos hay una precisamente del año 1865. Solicita mejoras en la alimentación, se provea oportunamente los sueldos o se paguen con puntualidad.*

*Desde guardiamarina, en 1821, en la Campaña de Intermedios, durante los cuarenta y cuatro años de su brillante carrera, ocupó todos los puestos que esta ofrece, en constante ascensión a los puestos más honrosos y elevados: comandante de buques llevados por él al combate con su innata pericia; tres veces fue jefe de escuadra y siempre en épocas de peligro; director de la Escuela Naval y Comandante General de la Marina.*

*En el decurso de esta historia, puede seguirse su biografía. Era un consumado táctico y artillero; maniobrista excepcional con toda clase de vientos y circunstancias y el plan de señales adoptado por la Marina durante muchos años desde 1836, fue obra suya".*

Hasta aquí, un apretado resumen de parte del libro del señor capitán de fragata don Manuel I. Vegas, publicado en 1929.

En el Tomo VIII, volumen 2 de la *Historia Marítima del Perú*, el señor capitán de fragata, don Fernando Romero Pintado, confirma los hechos históricos del libro *Historia de la Marina de Guerra del Perú* de Manuel I. Vegas, incluyendo copias de documentos oficiales, como el decreto de Manuel Ignacio de Vivanco ascendiendo a la clase de "Comodoro de la Armada Nacional" al capitán de navío Juan José Panizo y Talamantes. El nombramiento de guardiamarina el 29 de noviembre de 1821 a Juan José Panizo y Talamantes.

Expone el parentesco del almirante Panizo con fray Melchor de Talamantes, quien llegó a entregar su vida por la independencia de las colonias españolas de América, expresando el comandante Romero Pintado, que por sus antecedentes familiares, no es de extrañar que a los 17 años de edad hubiera sido uno de los primeros peruanos que se alistaron en la naciente Marina Nacional.

Presenta también el Comandante Romero Pintado, copia del documento por el cual Andrés de Santa Cruz nombra al capitán de corbeta Juan José Panizo miembro de la "Legión de Honor Nacional"

Coincide como historiador, con la descripción que hace Manuel I. Vegas sobre lo que fue la carrera naval de Juan José Panizo y las artimañas de quienes no tuvieron el mismo comportamiento con la Patria, para minimizar las acciones de Juan José Panizo y Talamantes, en la página 421 del volumen 2 del Tomo VIII de la *Historia Marítima del Perú.*

Narra también el historiador, cómo el cadáver del almirante Panizo no se trajo a Arica para entregarlo a su familia, se le enterró en cualquier parte y sus restos mortales se perdieron durante el terremoto de Arica (1866). Sólo 14 años después al estallar la Guerra con Chile, su hijo el coronel Arnaldo Panizo y Abásolo, pudo identificar en el suelo salitroso, el cadáver momificado de su padre, por el uniforme que llevaba puesto, y lo depositó en una casa extranjera. En esta permaneció hasta 1890, año en que el gobierno decidió repatriar los restos de los defensores de Arica, delicada y patriótica comisión que encomendó al heroico sobreviviente de la guerra, contralmirante Melitón Carvajal que había sido ayudante de Panizo.

Consideró el contralmirante Carvajal que era su deber trasladar también los restos de Panizo y así lo hizo depositándolos en Lima en la capilla del fuerte Santa Catalina, en el cual prestaba servicio el comandante Alberto Panizo, hijo del marino y coincidentemente compañero del colegio naval militar de Melitón Carvajal.

En 1909, el presidente Leguía dispuso la traslación de los restos al cementerio general con los honores del alto cargo que desempeñaba al morir. Presenta fotografías de lo que fue la ceremonia impresionante que vió Lima el 17 de octubre de 1909, durante el entierro que partió de la "Sociedad de Fundadores de la Independencia" y terminó con una hermosa oración fúnebre pronunciada en el cementerio por el contralmirante Melitón Carvajal: "Los restos que vamos a sepultar son los de un distinguido jefe de nuestra Marina, fundador de la independencia nacional, que ha llenado con hechos notables las páginas de nuestra historia".

La Historia debe ser la descripción sin apasionamientos de hechos que han ido forjando un país o una institución, debe ser un elemento de educación para que se conozca la realidad de los acontecimientos que se han sucedido a través

del tiempo. No debe ser un instrumento para ir presentando los sucesos históricos como les convenga a los sentimientos buenos o malos de quienes ostentan en determinado momento el poder de decisión sobre la calificación de la vida de un país o de una institución según su conveniencia política o personal.

Transcurridos los años de la historia pasada, habrá que escribir con claridad y profunda verdad los hechos que suceden en la historia contemporánea, con la ocurrencia de guerras externas e internas, con las condiciones en las cuales la Marina ha tenido que afrontar sus obligaciones para con la patria, con las carencias que ha tenido que suplir con el coraje y el espíritu de su personal.

Ya dijeron los historiadores:

> "Cada vez que en el curso de esta historia se avecina algún acontecimiento de importancia, hacemos un relato, somero casi siempre, del estado de la Marina; aunque en realidad no sea necesario, pues, es un hecho singularísimo que la escuadra no estuvo lista en ninguna de las guerras que hemos sostenido y por tanto bien podríamos sobrentender que la Marina ha sido siempre sorprendida y algunas veces por los cañonazos de los buques enemigos".

Y las carencias se mantienen; los presupuestos asignados por los sucesivos Gobiernos para poder cumplir eficientemente con la Defensa Nacional, se han ido reduciendo hasta llegar configurar una situación insostenible; el personal naval, en todos los niveles de su actividad, se esfuerza cada vez más para poder contar con Fuerzas Navales en condiciones de enfrentarse a quienes atenten contra la seguridad del Perú, desde el exterior o del interior, pero Dios quiera que no llegue la necesidad de emplearlas sin que estemos preparados materialmente para enfrentar al enemigo.

Se ha llegado a deformar en tal forma la imagen de las Fuerzas Armadas, que hay ciudadanos que no creen en ellas, lo cual es una de las metas de quienes se han propuesto eliminar a las Fuerzas Armadas y someter al Perú a consignas políticas y económicas que no corresponden a su condición de país libre.

Y la Historia hay que contarla tal cual, como es, para que sirva de experiencia a las generaciones venideras y éstas puedan conocer qué es lo que deben evitar, en quién pueden confiar y en quién no, que sepan diferenciar bien a los lobos con piel de cordero que son capaces de vender a la patria por mejoras crematísticas.

Con ese objetivo, hicieron causa común los historiadores que se comprometieron a escribir verdades históricas de la Marina de Guerra del Perú. Es por muchas razones de conciencia que merecen todo nuestro respeto y recuerdo, que trasciende los 50 años de la gracia de su creación.

**Vicealmirante Alfonso Panizo Zariquiey.** Comandante General de la Marina de Guerra del Perú (1990). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, del Perú y de la Comisión de Estudios Estratégico Marítimos, de la cual ha sido presidente en dos oportunidades. Presidente del Consejo Nacional de Inteligencia (CNI) (2003).

E.mail: papazar@gmail.com

# *Vinculaciones entre Bienestar General y Seguridad Integral. El Desarrollo Sostenible y la Defensa Nacional*

CONTRALMIRANTE RAÚL PARRA MAZA

## INTRODUCCIÓN

En las últimas cinco décadas del siglo XX y la primera del XXI, se produjeron los cambios en el mundo consecuentes de la Segunda Guerra Mundial, la Guerra de Corea, la Guerra de Vietnam, las guerrillas pro-comunistas y terrorismo por el mundo, los conflictos sociales ideológicos y religiosos, crisis políticas y económicas, asimismo de la Guerra Fría que finalizó sin pena ni gloria. Todo ello con elevadas pérdidas de vidas humanas y el sacrificio de grandes potenciales tangibles e intangibles que resultaron desperdiciados por la destrucción material de la infraestructura, de organizaciones e instituciones para el desarrollo de las naciones y de los servicios esenciales para la vida.

También, en el Perú, hemos sido testigos de la dispersión ideológica, de los estragos de la subversión terrorista, de los conflictos económicos sociales y de la acción nociva del narcotráfico, contrabando y corrupción, asimismo, del tránsito de gobiernos de diversas tendencias con los supuestos que todos ellos debieron lograr para el pueblo mayor bienestar y seguridad, que, sin embargo, hasta hoy este objetivo aún está madurando con escasa evolución de la realidad y con variada relatividad.

Sobre ello, existen hipótesis y realidades que analizadas alrededor de la teoría de los conflictos con causales y razonamientos inmersos en juegos de intereses políticos, económicos y sociales, cuyas vinculaciones se derivan hacia intereses

geopolíticos, políticos, sociales, militares, tecnológicos, etc., todos ellos inmersos en el nivel cultural nacional de bajo promedio, han resultado afectando el normal crecimiento y desarrollo del bienestar y la seguridad del país.

## VINCULACIÓN CIVIL MILITAR

Nadie puede dudar, que la formación profesional y el ejercicio de las políticas de desarrollo sostenible con inclusión social sean importantes, pues hace a las personas capaces de gobernar, liderar, administrar, etc. Se organizan en instituciones, empresas, partidos políticos o grupos de presión con distintos y relativos fundamentos filosóficos e ideológicos, aparentemente con un objetivo común: "Lograr el bienestar general para la nación, otorgando oportunidades y medios personales y colectivos en concreto", fundamentos que progresivamente consolidan ideas sobre el sistema democrático como el menos imperfecto para el logro de los objetivos nacionales.

Asimismo, resulta importante tener la seguridad de que por formación profesional, los miembros de las Fuerzas Armadas, conforman instituciones que garantizan la paz mediante su preparación para la continuidad de la política por otros medios, para el desbroce de todo obstáculo al crecimiento, desarrollo y defensa nacional; por tanto, es su obligación dominar la teoría de los conflictos y el arte de la guerra con el objeto de obtener éxito en sus misiones, coadyuvar a mantener la paz y asegurar la supervivencia del Estado.

Son pues, las formaciones y actuaciones de estas dos honorables vertientes de la actividad humana, tanto profesional como técnica, de concepción distintas por naturaleza, pero en esencia interrelacionadas, no obstante sus campos de acción son delimitados y no competitivos.

Sabemos también que nuestro país posee capital humano real y potencial y recursos naturales de todo orden, en calidad y cantidad suficientes para las vinculaciones internas y externas y poner en funcionamiento la poderosa maquinaria del desarrollo sostenible e inclusivo con la necesaria garantía de una seguridad y defensa actualizada, moderna y efectiva. Ello implica la posesión de Fuerzas Armadas capaces para desbrozar las dificultades y riesgos en el camino del crecimiento y desarrollo nacional con idóneo aprovechamiento de oportunidades, fortalezas y resistencias, siempre y cuando las decisiones políticas así lo propicien.

Por ello, debe entenderse que las tareas para la supervivencia del Estado son de todos y cada uno de los miembros de nuestra sociedad, como actores responsables, siempre considerando que la democracia es la mejor opción para conducir a la Nación, al logro del bienestar general que deseamos. En este sentido, el concepto de seguridad en cualquier época, exige prevención y alistamiento de defensa para actuar contra todas las amenazas y vulnerabilidades, esto es aplicable tanto al país, sus fronteras, así como a su ordenamiento territorial, sus vinculaciones poblacionales, etc., lo mismo que a las personas en conjunto, dentro de los retos y desafíos que implica la protección de sus intereses y aspiraciones.

En este sentido, sabemos que, en todos los casos, la existencia masiva de pobreza, ignorancia y la desesperanza en los campos económico y social son las causas más profundas de la dispersión política, inelasticidad económica e inestabilidad social, que generan inseguridad, discriminación, polarización ideológica, falta de libertad y que son causa de los más graves riesgos que enfrenta nuestra Nación Peruana en su diversidad. Estos defectos son capaces de generar todo tipo de convulsiones sociales y constituyen las vulnerabilidades y amenazas al bienestar y la seguridad tanto interna como externa del país. No obstante ello, también estamos convencidos de la mala y perniciosa utilización de la indigencia e ignorancia con intereses de manipulación política e ideológica.

Entendemos entonces, que el propósito de la seguridad integral es la paz y trascendencia del Estado, así como dar tranquilidad, confianza y protección para permitir la evolución eficiente y eficaz del bienestar general del país y contrastarla con los países circundantes, por tanto, es ineludible propender a conseguir las aptitudes de cooperación mutua y plural para la integridad nacional, de tal manera que el Perú disfrute de paz, armonía y respeto, promoviendo simultáneamente la eliminación de toda limitación al desarrollo político, económico, social, científico, tecnológico, etc., que sean propicios de equilibrios estables de fortalezas frente a vulnerabilidades y amenazas.

Por todo ello, es indudable que el estamento militar, por sí solo, tiene la obligación de respaldar el bienestar con la producción de la seguridad tangible e intangible ineludiblemente, a través del sistema de defensa, no obstante la responsabilidad que el problema integral involucra a todos y cada uno de los integrantes de la Nación Peruana y pasa por la organización del Estado, su ordenamiento, la culturización del pueblo, la protección de la soberanía, la observancia fiel de los tratados y convenios internacionales, los derechos humanos,

la conservación del ambiente, etc., todo esto como presupuesto para alcanzar una paz en democracia efectiva y eficaz.

En conclusión, no se conseguirá seguridad integral si la política nacional considera que la existencia y preparación para la seguridad integral y defensa nacional sean aleatorias y económicamente constituyan gastos discriminables y no una inversión indispensable para proteger los objetivos estratégicos del país en tierra, mar y aire ante cualquier amenaza interna y agresión externa y proteger todos sus intereses nacionales permanentemente.

Al respecto, la interpretación de episodios de bienestar y seguridad individuales y colectivos constituye un estímulo para la búsqueda de la verdad de los hechos y de la realidad existente. Esto significa que todos tenemos que reflexionar sobre estos temas para comprender las realidades de las fortalezas y vulnerabilidades del entorno y fuera de él, por ejemplo, temas sobre la libertad e igualdad, sobre el bienestar y seguridad, y persistir en la búsqueda de equilibrios frente a sus limitaciones y pretensiones de objetividad que no siempre se consiguen por incapacidades subjetivas.

## EL DESAFÍO PARA LA DEMOCRACIA EN EL PERÚ

La Democracia como sistema se germina en un marco de paz, armonía, de crecimiento y desarrollo económico sostenible, de una justa redistribución de la riqueza, de un creciente nivel de educación y formación profesional y capacitación técnica y tecnológica que le permita enfrentar y competir los desafíos del ordenamiento y economía global.

Aceptemos entonces, que el ordenamiento democrático es el arma que la nación tiene para defenderse de los retos y desafíos previstos e imprevistos internos y foráneos, a la vez que permite protegerla contra las amenazas, arbitrariedades, corrupción, nepotismos, desastres, demagogia, etc.

Los diagnósticos hacen ver que los gobiernos en el Perú, por lo menos desde la segunda mitad del siglo XX, se han caracterizado por mantener una imagen precariamente positiva ante el mundo. La falta de seriedad en el cumplimiento de los compromisos ofrecidos, la falta de transparencia institucional, el funcionamiento no independiente de los poderes del Estado y el mantenimiento de estructuras jurídicas anquilosadas han contribuido a crear

desconfianzas más que la pública aceptación que las declaraciones interesadas reflejan.

La corrupción no es un elemento reciente y exclusivo del Perú, pues se genera donde existen intereses económicos y hegemónicos en juego y en general está compuesta por dos facetas: los que ofrecen y los que aceptan. La más generalizada ha sido utilizada por empresas públicas y privadas formales e informales internacionales y nacionales para obtener beneficios, de la misma manera que las personas que ostentan parte del poder, lo han usado y aceptado para enriquecerse.

La corrupción, hoy en día, se ve agravada por la enorme transferencia de recursos que aporta el narcotráfico, el tráfico de productos tóxicos, contrabando comercial, etc., esto se verifica desde la compra de voluntades hasta el lavado de dólares. Al igual que las facetas anteriores, este dinero excedente se genera con la complicidad de dos factores, quienes lo producen y quienes lo consumen e igualmente al caso anterior, ninguna de las dos partes queda eximida de responsabilidad ni se justifica su acción. Además al interior del poder político y de las Fuerzas Armadas juegan los intereses de los vendedores de armas que envuelven a los países en la telaraña de generar demandas y contrabandos.

Es así que, el desafío para la democracia será el fortalecer la independencia y autocontrol de los poderes del Estado, o sea asegurar la transparencia en el libre juego de las instituciones democráticas y evitar los sesgos, la polarización ideológica y sus extremos politizados ideológicamente, todo ello sin paralizar los proyectos de desarrollo esenciales para el crecimiento inclusivo y efectiva vinculación nacional e internacional.

Por otro lado, los partidos y grupos políticos deben ser en esencia democráticos y no meros trampolines para acceder al poder.

Para ello, está la premisa que expresa: "asegurar la rotación en el Poder, cuando la nación organizada así lo decida en elecciones", esta es la regla de oro de la supervivencia de la democracia, de la misma manera que todos deberán diferenciar y no confundir las decisiones de política de Estado con las decisiones políticas de gobierno.

La crítica y fiscalización idónea como factor de transformación política es otro de los desafíos que perentoriamente se tiene que afrontar en democracia.

Como se ha dicho, la democracia necesita tiempo para resolver los problemas mediatos e inmediatos de desarrollo y prosperidad; mientras tanto, se verá amenazada por autoritarismos y por algunos sectores de la sociedad más voluntariosos que racionales que pretendan acceder al poder por cualquier medio. Las Fuerzas Armadas, además de la misión fundamental de defender la soberanía e integridad nacional, deberán proveer respaldo para que la democracia pueda superar con éxito las amenazas y vulnerabilidades a las que se verá enfrentada.

Al igual que en las crisis, el país necesita contar y conservar organizada una clase política dirigente capaz de motivar y hacer entender a la nación, que es necesario reacomodarse y evolucionar para conseguir los objetivos de bienestar y seguridad que beneficiarán a todos.

## LA DEMOCRACIA Y LAS FUERZAS ARMADAS

### *A. ESTRATEGIA MILITAR MODERNA*

Los principales intereses estratégicos de una nación son la defensa territorial, sus espacios económicos internos y proyectados, coadyuvar la preservación de los valores nacionales, la protección del medio ambiente y el orden regional, departamental, provincial, local, etc.

El poder del Estado democrático se evalúa y medirá por la capacidad que tenga para proteger estos intereses, por los medios que seleccione el poder constitucional y político de acuerdo con los misionamientos de la defensa, con el fin de asegurar el bienestar de sus ciudadanos. No cabe duda que la conjunción de capacidades intelectuales, sociales, económicas, políticas, tecnológicas y militares son, sin excepción alguna, los pilares del poder nacional.

El estamento militar, entonces, es una componente del poder nacional cuyo valor es dinámico, situacional y relativo a circunstancias físicas, geopolíticas y a las decisiones de políticas de Estado para mantener capacidades e interacciones de los adversarios internos y externos.

Por otro lado, "La responsabilidad del estamento militar profesional y técnico, es estar preparado para aplicar la fuerza en forma directa y/o mesurada, ética y legal para alcanzar objetivos de la política nacional". Este concepto no significa abogar por la guerra ni propender al belicismo sino reconocer la existencia de los

conflictos y la defensa de intereses nacionales y dentro de ellos los estratégicos de hecho, pues si realizamos un repaso de los conflictos existentes, en la actualidad salta a la vista que los esfuerzos realizados por las esferas del poder, incluso con la globalización, a fin de mantener la paz, han tenido resultados transitorios y estériles.

A su vez, la existencia del ultranacionalismo y fundamentalismos alrededor de los intereses y la competencia que se desarrolla en todos los campos del poder para ocupar espacios económicos, no hacen suponer que estos conflictos desaparezcan. En este sentido, la supervivencia del Estado Peruano será el primer objetivo de seguridad, siguiendo vigente la premisa "*cualquier país que abandone sus armas vivirá expuesto al desastre*". Gral. Marshall, 2ª Guerra Mundial.

*B. LAS MISIONES*

Las Misiones que provienen de la defensa de objetivos nacionales son la razón establecida por la Constitución y el Poder Político del Estado y determinada y ejecutada por el Sistema de Defensa y las Fuerzas Armadas. Claro está que los términos de referencia para el establecimiento de misiones y su puesta en ejecución son sumamente importantes y prioritarios.

Por ello, deviene que el sistema democrático, deberá ser creíble para la sociedad en conjunto, esto obliga conceptuar que la seguridad y defensa es y será una indispensable inversión cuyos productos tangibles, intangibles e ineludibles es la paz con percepción de poder efectivo y disuasivo, para lo cual se organizan, se equipan, se entrenan y desarrollan un alto espíritu de cuerpo y una alta moral, sin competir deslealmente con otros sectores de la sociedad por recursos, empleos o poder político.

El sistema político de liderazgo deberá ser responsable de utilizar el estamento militar para determinados objetivos. El sistema militar tiene que ser focalizado como una legítima herramienta asentada en un control prudente y efectivo.

Es así que, las misiones deberán responder al orden constitucional y a las demandas que la nación requiera contra amenazas y vulnerabilidades identificadas internas y externamente por el poder político y el sistema de defensa nacional.

Para las Fuerzas Armadas, las amenazas externas son la primordial responsabilidad, intervendrán convocados por el Estado y Gobierno. En conflictos

internos y cuando las fuerzas policiales sean rebasadas por la situación emergente, las Fuerzas Armadas intervendrán también convocadas por el Gobierno. Dentro de este accionar juega un papel importante la cualidad disuasiva de las Fuerzas Armadas.

En todas las instancias, las Fuerzas Armadas proveen un soporte a las garantías constitucionales como último resorte del sistema democrático. Para ello, las Fuerzas Armadas están conformadas en estructuras de defensa por naturaleza de acción y el medio en que se desarrollan: fuerza aérea, ejércitos terrestres y fuerzas navales. Cada una con sus concepciones estratégicas viables y actualizadas para la acción conjunta dentro del equilibrio funcional y eficaz contra cualquier amenaza.

Otra de las tareas, que se derivan de la formación de las Fuerzas Armadas, es la de actuar como integrador social. Los oficiales y el personal técnico, por la adquisición de auto-estima, conciencia de nacionalidad, disciplina y cualidades técnicas y administrativas, para ello realizan acciones cívicas de apoyo a poblaciones de difícil acceso, transformándose en miembros útiles a la sociedad al desarrollar capacidades de liderazgo y mando. Es así como ellas con el cumplimiento ético, moral y afectivo de sus misiones transmitirán a la sociedad, respeto a las leyes, a los derechos y al uso moderado de los medios de fuerza. Caso contrario, perderán rápidamente imagen y credibilidad, generándose inestabilidad.

Sin embargo, es bueno acotar que los límites de las relaciones de vinculación entre el bienestar y la seguridad y defensa parecen ir modificándose por determinados fenómenos del mundo actual, tales como: el terrorismo y su modificación al narcoterrorismo, el movimiento clandestino de personas, la proliferación de armamento de destrucción masiva y tecnológicamente sofisticado, la amenaza de desastre ecológico y tectónico, la persistencia de conflictos subnacionales y polarizaciones ideológicas y la sucesión imprevisible de desastres naturales que han cambiado la antigua línea de separación entre jurisdicción de desarrollo y defensa.

## VINCULACIÓN CON EL CONCEPTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Se hace difícil hablar de Seguridad Integral y Defensa Nacional en el medio de Bienestar, hasta que verdaderamente se consolide un diálogo de responsabilidad, pues todavía existen desconfianzas mutuas de variadas polarizaciones alimentadas en la opinión pública, las que atentan contra la integración del país debido a la inducción antimilitarista interna y externa. No deberían ser las Fuerzas Armadas

quienes pongan trabas al proceso de entendimiento, pues son los preservadores de los ideales de nuestros próceres, quienes con sus apoyos, desde hace casi dos siglos fueron los que plantearon estas mismas inquietudes y marcaron el rumbo cierto de paz, prosperidad frente a los retos y desafíos de los tiempos.

En las estructuras del Sistema de Defensa Nacional, existe consciencia del esfuerzo que los pueblos y gobiernos efectúan en esta dirección, pero parecería que todavía falta transitar mucho más por el camino del diálogo que permite ceder un poco de todo, para alcanzar el bienestar y la felicidad de las personas con la seguridad y defensa debida.

Apuntando a estos conceptos y con el espíritu de cooperación se presenta la siguiente definición y las posteriores recomendaciones:

*A. LOS CONCEPTOS DE SEGURIDAD Y DEFENSA PUEDEN DEFINIRSE COMO:*

La seguridad, es un bien fundamental de la sociedad y se entiende como la condición permanente de paz, libertad, felicidad y justicia social que, dentro del marco del Derecho intervinculatorio, se procura con los organismos nacionales, regionales, departamentales, etc., y el sistema de defensa para el logro de los objetivos nacionales, equilibrando dinámicamente los intereses del país en el ámbito global; salvaguardando estratégicamente la integridad territorial y garantizando el ejercicio pleno de la soberanía e independencia.

La defensa es el medio de garantía por el que la sociedad establece y hace trascendente sus valores y proyecciones de paz, libertad, felicidad, justicia, etc., con el propósito de alcanzar y proteger los intereses del país dentro del ejercicio pleno de su integridad, soberanía e independencia. Su ámbito global abarca actitudes y actividades propias de las Fuerzas Armadas para preservar la paz y actuar contra todo enemigo y peligro potencial.

*B. ALCANCES CONCEPTUALES*

1. El moderno concepto de seguridad y defensa establecido en la Constitución del Estado se está sustentando en el derecho del pueblo a construir su sistema político, económico y social; en la confirmación de los principios de soberanía y no-intervención foránea en los asuntos internos, en la democracia y en el respeto a los derechos, obligaciones y las libertades fundamentales del hombre; en el respeto de las normas del Derecho Internacional como garantía

para asegurar la paz y la seguridad para toda la nación; y en el derecho a la obtención de niveles más elevados de bienestar y felicidad, mediante el establecimiento de relaciones económicas internacionales más justas y equitativas.

2. Para identificar las amenazas, deberán considerarse, además de los factores de índole estratégico militar, los de origen económico, político, social, científico, tecnológico y diversidad cultural. En este orden, las raíces culturales, costumbres tradiciones e innovación, como esencia de la identidad nacional, deben prevalecer como patrimonio histórico plural de los pueblos.

3. Debe considerarse que la condición de seguridad es interdependiente, porque la seguridad del Estado no debe sustentarse ni a expensas ni a exigencia de otros, sino que la seguridad de cada uno, es la seguridad del conjunto y en lo individual cada Estado será más seguro en tanto sea capaz de proporcionar a su población la satisfacción de sus necesidades primordiales de salud, educación, alimentación, empleo, vivienda, ordenamiento democrático firme y flexible, también la acción de la justicia y de todos aquellos asuntos que tiendan al desarrollo integral del individuo, su sentido de competitividad e innovación.

4. En el concepto moderno de seguridad, se prevalece el criterio de dirimir todas las diferencias mediante negociación y solución pacífica, marginando el empleo de fuerza en las controversias que surjan hasta sus arreglos, pero evitando las sorpresas y salvaguardando las emergencias y sus proyecciones. En estos aspectos funciona plenamente la disuasión real y efectiva.

5. Pugnar por la pacificación plena colaborando decididamente al establecimiento de una paz justa, firme y duradera.

6. En la atención de estos asuntos, es importante comprometer a las Fuerzas Armadas en acciones congruentes con las responsabilidades que jurídicamente les corresponden.

7. Una amenaza de carácter estratégico militar puede tener origen en la conformación internacional de bloques económicos, con posibilidades de conflictos financieros y comerciales, que en un momento dado, pudieran recurrir al poderío militar. Ante ello, cabe mencionar la importancia del manejo del Estado en su concepción geopolítica, su prospección de futuro y la disuasión estratégica e inteligencia nacional.

8. Por otra parte, se deberá considerar la particular concepción de la seguridad integral que tiene cada uno de los países, así como los factores de contrastación

progresiva de los aspectos de poder y vulnerabilidad, de consenso político, de elasticidad económica, de estabilidad social, etc.

9. La OEA, ha propiciado el surgimiento en forma paralela, de otras instancias mediadoras para la solución de conflictos regionales, por lo que el liderazgo político pugnará por la actualización y fortalecimiento de los instrumentos jurídicos del Sistema Interamericano y sudamericano, enfatizando la solución pacífica de las controversias.

10. Se estima conveniente que las representaciones diplomáticas movilicen a sus connacionales en el conocimiento contrastado de las realidades existentes y continúen pugnando por la solución pacífica de los conflictos, para contribuir al establecimiento de un marco de auténtica seguridad mutua, invocando la razón y el diálogo frente al abuso del poder.

## CONTROL DEMOCRÁTICO DE LA DEFENSA NACIONAL

### *A. CONTROL EN EL PODER EJECUTIVO*

En realidad, el concepto básico es llegar a promover y garantizar el control democrático constitucional del Sistema de Defensa Nacional a partir de la primacía de la autoridad elegida democráticamente y lograr el entendimiento de que todas las decisiones de alto nivel pertinente a la defensa del país deberán ser tomadas por los que han sido elegidos para hacerse cargo de esos asuntos específicos del país.

Es así como la discusión se orienta hacia el control por parte de los Poderes del Estado, dentro del consabido que las Fuerzas Armadas son poseedoras de las armas y que sus miembros entregan hasta la vida misma en el cumplimiento de las misiones de defensa nacional.

Entonces, el análisis se moviliza a explicar cómo y por qué las Fuerzas Armadas son grupos organizados, disciplinados y de sólida unión por tradiciones, costumbres, hábitos de trabajo y sobre todo, por depender de sistemas de compromiso de unos con otros en momentos de crisis y conflictos. Por tanto, tienen regímenes de preparación táctica, estratégica y científica así como tecnológica, además de lealtades y vínculos profundos de cohesión y coherencia que otras profesiones priorizan de manera diferente.

Asimismo, se tiene que discutir este argumento a pesar que tiende a reforzar diferencias y considerar que, en teoría, existe separación de funciones entre las

organizaciones de bienestar y de seguridad y defensa, sin embargo, en la práctica, estas distinciones se hacen borrosas, pues ambas se invaden mutuamente, generándose áreas grises de responsabilidad que pueden ser fuentes de tensión.

Es así como alrededor de estas diferencias, que muy bien pueden definirse como subjetivas, es que se han venido sustentando disposiciones constitucionales de negación de la beliberancia política que adicionalmente afecta la debida protección de las imágenes institucionales de la defensa.

Por supuesto que este tipo de definiciones ha dado lugar a través del tiempo, acciones y reacciones en las fuerzas políticas que tienden a exaltar las diferencias.

Así también, las notorias circunstancias en que las características particulares de las Fuerzas Armadas pueden dar un cariz diferente sobre las condiciones de inestabilidad política interna y de disensiones o subversiones, casos en que el sistema de defensa puede ser una fuente del ordenamiento dentro de su lealtad por la patria.

Estos y otros argumentos sirven para demostrar la importancia del control democrático que se busca para las Fuerzas Armadas y que sus requerimientos ocupen lugar apropiado en las prioridades funcionales y presupuestales como inversión para la paz, la defensa y seguridad sin absorber una parte desproporcionada de los recursos ni ejerzan influencia indebida sobre la formulación de la política de Estado.

También, se hace necesario el control del poder político para cuando este se ejerza dentro de un monopolio de poder indebido que tienda a suprimir el debate público y generar polarizaciones ideológicas, como eventual y aleatoriamente ha venido sucediendo, apoyado por una función dominante de grupos de presión y de poder, o de un partido político como lo fuera en los regímenes comunistas, socialistas o caudillistas, lo que siempre ha dado lugar a una ausencia de profesionales civiles experimentados para trabajar con las Fuerzas Armadas y militares poco habituados y sensibles a la idea del control civil.

Es así como la orientación alrededor de este tema se deberá perseguir los objetivos siguientes:

1. Asegurar que los miembros de las Fuerzas Armadas se integren al tejido social, como parte y no aparte de la sociedad en general.

2. Considerar los fondos económicos del presupuesto para la seguridad y defensa como una inversión para la conservación de la paz y protección permanente de los intereses nacionales.
3. Que asimismo sirvan a la nación y no asuman posiciones de dominancia.
4. Que por medios constitucionales, las Fuerzas Armadas integralmente puedan ser desplegadas y utilizadas bajo la autoridad expresa y directa de líderes elegidos democráticamente, con salvaguarda de las emergencias plenamente previstas.

### *B. CONTROL EN EL PODER LEGISLATIVO*

Con relación a la función de control para la seguridad y defensa, se tiene que madurar sobre cómo se puede ejercer pidiendo rendición de cuentas al Ejecutivo y al sistema de control nacional sobre los desembolsos específicos.

Esto se basa en el entendimiento de que el presupuesto para la seguridad y defensa es la inversión que siempre representa la culminación de los requerimientos que las instituciones armadas tutelares establecen para su preparación y disuasión en función de la paz y protección de los intereses nacionales internos y exteriores ante cualquier amenaza y, a la vez, representa la aportación que será requerida como inversión al erario.

Sobre el asunto, una afirmación concluyente e importante debe estar referida a que la eficacia parlamentaria dependerá de que sus miembros, dentro de una necesaria abstracción política, tengan los conocimientos necesarios sobre la seguridad y defensa de su país, pues esta tiene un accionar unitario y diferente de cualquier otra forma de administración, de manera que se hace problemática la adquisición de la idónea competencia requerida.

Y ello, porque la Seguridad Integral y Defensa Nacional del Estado se presta tanto al secreto como a la exclusividad y la divulgación de la información inherente, que a menudo, está sujeta a restricciones por causas inherentes de seguridad, donde la confidencialidad obrará para dirigir el flujo de la información esencial, hacia solo unas cuantas personas competentes para la decisión y control.

Por todo ello, se resalta la exigente comprensión de los asuntos político estratégicos para que se entienda la primacía de lo político, pero también, las Fuerzas Armadas tienen el derecho de asumir que la parte política tome en serio sus responsabilidades y misionamientos.

Además, resulta necesario considerar que, para desarrollar esta competencia y comprensión toma tiempo y diligencia, pues el parlamentario tiene que tratar estos asuntos en medio de muchas presiones en pugna sobre otros rubros, lo que quiere decir que no es una casualidad que los cursos de preparación para Oficiales de la Defensa y Funcionarios no militares se prolonguen por seis meses o más, tal como es en el Perú en el Centro de Altos Estudios Nacionales, en tanto que, para los miembros Parlamentarios tenga que durar solo diez días.

Finalmente, se puede concluir que la eficacia del examen y supervisión parlamentaria de los asuntos de la defensa y de las Fuerzas Armadas, tiene que ver con la relación de cooperación que se tenga con la Rama Ejecutiva del Gobierno y en este sentido, para evitar el grado de tensión que se pueda generar entre las dos ramas del Poder del Estado, es necesario un trabajo de mutuo entendimiento y una creatividad de consenso entre los que ejercen actividades de bienestar y los de seguridad y defensa y los miembros del Parlamento Nacional, de manera tal que hagan que las partes respeten la competencia y profesionalismo de las otras.

*ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES*

En primer lugar, se afirma que el Perú es un país de paradoja *sui géneris* pues posee una gama polivalente de inmensas disponibilidades de recursos naturales y, a la vez, un elevado porcentaje de su población se encuentra afectada por la indigencia e ignorancia.

En segundo lugar, es evidente que el Perú actualmente está luchando para revertir una estructura cultural desbalanceada y de nivel promedio precario, caracterizada por un espigado y destacado pico de profesionalismo, tecnicismo y artístico de la que se desprende la diversidad étnica de una enorme base poblacional ávida de cultura en donde se define y madura la inclusión social para el futuro del país.

En tercer lugar, la historia, nos recuerda un pasado de grandes sacrificios y heroicas hazañas que han sido producto de notorias imprevisiones e improvisaciones para el desarrollo y la defensa nacional y dentro de frecuentes polarizaciones de variados comportamientos políticos, económicos, sociales, militares, etc., con los que se ha venido precariamente consolidando la democracia en el Perú.

Pero en contrapartida, las Fuerzas Armadas están perfeccionando, modernizando y profesionalizando su doctrina de seguridad y defensa, pues

ahora se está conceptuando que la seguridad integral y defensa nacional es una inversión para la paz y protección de los intereses nacionales propios internos y en el exterior, tiene además, por sus efectos vinculatorios, la tarea primordial y proyectada de estar preparadas y actuar contra todo obstáculo y oposición interna y/o externa que impida el cumplimiento de las metas del desarrollo sostenido e inclusivo nacional y pretenda vulnerar los logros del bienestar y la felicidad de la Nación Peruana.

Asimismo, se tiene el pleno convencimiento por el respeto de la Ley Fundamental del Estado, por la primacía constitucional del Poder Político, por el reconocimiento total del gobernante elegido libremente para que represente la autoridad y el mando como Jefe Supremo, también la obligación de garantizar la evolución del sistema democrático dentro del respeto por sus normas y valores y con el reconocimiento de que el poder emana del pueblo.

De otro lado, nadie duda que el accionar separado de los Poderes del Estado se ubica en la controversia política entre lo absoluto y lo relativo, de tal manera que sus ámbitos de función y actividad se convierten en artículo de fe, pues entre sus ramas diferentes y autónomas que debieran ejercer funciones distintas y separadas, la propia Constitución Peruana, al igual que en otras naciones, es la que proporciona el perfil de dar poderes separados en teoría pero que resultan considerablemente mezclados en la práctica para activar el bienestar y la seguridad y defensa.

En este contexto, los argumentos de defensa en apoyo de cada Rama del Estado que se confrontan dentro de delicados e importantes consensos y disentimientos, no obstante ello, sabemos que se hace sumamente necesario los ajustes de equilibrios democráticos y estratégicos de política y presupuesto de inversión para el bienestar y desarrollo así como para la seguridad y defensa de manera sostenida e inclusiva para la prosperidad de la nación.

Pero lo que no debe prosperar es la intolerancia y vulnerabilidad en las prerrogativas de cada uno de los Poderes del Estado, pues sería altamente peligroso para la misma democracia como sistema.

## BIBLIOGRAFÍA


FERRERO REBAGLIATI, Raúl. *Teoría del Estado: Derecho Constitucional*, Librería Studium 1971. Lima-Perú.

ROUQUIE, Alain. *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*. Enecé Editores S.A. 1981. Buenos Aires - Argentina.

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA, Comisión Transitoria de Seguridad Hemisférica, Documento "El concepto de Seguridad Hemisférica". 1993-Washington USA.

ROSE Charlie. "Control Democrático de las Fuerzas Armadas". En: NATO REVIEW Nº. 5 –1994.

"PLANTEAMIENTOS DOCTRINARIOS Y METODOLÓGICOS DE LA DEFENSA NACIONAL". Centro de Altos Estudios Militares. Lima-Perú.

DUGUIT, León, *Manual de Derecho Constitucional*, Editorial Comares S. L. 1ª ed., 1ª imp. Setiembre, 2005.

DUVERGER, Maurice. *Instituciones Políticas y Derecho Constitucional*, ed. Ariel, 5ª ed., Barcelona, 1970.

BIELSA, Rafael. *Derecho Constitucional*. Roque Depalma Editor, 3ª ed. 1960.


---


**Contralmirante Raúl Parra Maza.** Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, Miembro Activo de la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos y Miembro Activo de la Comisión de Ciencia, Tecnología e Innovación. Ha sido presidente de la Sociedad Geográfica de Lima y ostenta ahora el título honorífico de Presidente Emérito. Es colaborador de la *Revista de Marina, Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Revista del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas,* del *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima* y otras publicaciones.

Email rpparramaz@gmail.com

# *Batalla Gaudo Matapán*

CONTRALMIRANTE ÓSCAR PENNY CABRERA

Son los violentos años de la Segunda Guerra Mundial. En los corredores del Ministerio de la Marina Italiana se realizan análisis de lo que fue uno de los más trágicos eventos de la Campaña Naval del Mediterráneo; el combate Naval de Gaudo-Matapán. Grande fue la sorpresa del almirante Angelo Iacchino cuando descubrió que sus cruceros de batalla *Pola, Zara* y *Fiume*, la noche del 28 de marzo de 1941 habían sido avistados a más de seis millas de distancia antes de ser literalmente destruidos estos dos últimos, junto con los destructores *Alfieri* y *Carducci* en menos de siete minutos y luego de algunas horas de larga agonía, el *Pola*. Este buque había sido inmovilizado por el torpedo de un avión *Swordfish* a las 19:30 del 28 de marzo de 1941, y al ir a su rescate el *Fiume* primero, luego el Zara, el *Alfieri* y el valeroso *Carducci*, cayeron en una trampa tejida muy hábilmente por ABC, como afectuosamente llamaban al almirante Andrew Browne Cunningham, las dotaciones británicas de la Fuerza H a su mando. La distancia antes citada era superior a la de cualquier sistema óptico de la época y solo podía deberse a aquello por lo que connotados científicos trabajaban desde la época de los experimentos de Marconi: el Radar.

En 1922 Guillermo Marconi había predicho lo siguiente:

"En alguna de mis experiencias he comprobado efectos de reflexión y revelado de estas ondas por objetos metálicos a distancias de varias millas. Yo creo que sería posible proyectar aparatos por medio de los cuales un barco podría radiar un haz de estas ondas en la dirección deseada, cuyas ondas, al encontrar un objeto metálico, tal como otro barco, se reflejarían hacia un receptor apantallado respecto al transmisor del buque emisor y

podría indicar la inmediata presencia y la demora del otro buque en la niebla o poca visibilidad".

Años después se materializaban estas predicciones pero con trágicos resultados para la propia Patria de Marconi.

El almirante Riccardi en Roma recibe fríamente al almirante Iacchino. Debe acompañarlo a presentar el informe oral, sobre la perdida de al menos 2 300 hombres y cinco buques italianos, ante nada menos que el Duce, Benito Mussolini.

Para entender este drama de una magnitud tal que hasta las dotaciones del lado de los vencedores, como el mismo Príncipe Felipe de Edimburgo esposo de la Reina Isabel y miembro de la dotación de uno de los buques que participó en la batalla, no deseaban ni recordar los hechos, como bien lo afirmó en una entrevista del *Daily Mail*, "*All hell broke loose*" "Todo el infierno se desató" al iluminar el *Fiume* y luego el *Zara*, saltando por los aires en verdaderas piras ardientes de dimensiones verticales de hasta ocho veces la eslora de los propios buques; el príncipe Felipe, a la edad de solo 19 años, era encargado de iluminar los blancos para afinar la puntería de los cañones, a bordo del HMS *Valiant,* luego que el Radar había facilitado la primera información de tiro en la oscuridad de la noche.

¿Cómo podía suceder este hecho?

No era la primera vez que los ingleses usaban el Radar; la batalla aérea de setiembre de 1940 librada en los cielos de Inglaterra había puesto en evidencia su tremendo valor militar.

Sin embargo pese a los exitosos resultados del mismo Guillermo Marconi y del Grupo Tiberio, equipo científico italiano encargado del desarrollo de un Radio Telémetro, resulta poco explicable la razón por la cual no había sido instalado en los buques de la Armada Italiana. Guillermo Marconi había muerto en junio de 1937 y su obra fue continuada por su alumno y heredero intelectual Hugo Tiberio, Teniente Primero del Cuerpo de Ingenieros de la Marina Italiana.

Amarga fue la sorpresa para los oficiales del Estado Mayor de la Marina Italiana cuando a menos de veinte días de los trágicos sucesos de la batalla de Matapán, descubrieron que la distancia medida desde una terraza de la Academia Naval de Livorno por el Radio Telémetro del joven teniente primero Tiberio,

paradójicamente coincidía con la distancia de avistamiento de los cruceros italianos hundidos sorpresivamente en la batalla antes citada.

Luis de la Sierra, marino y estudioso español, concluye la narración de la presente Batalla con las siguientes palabras:

> "Y la conclusión que se deduce de la Batalla de Matapán es obvia; las guerras pueden muy bien ganarse o perderse en los intervalos de paz que las preceden y con respecto a ellas, la era de la improvisación ha muerto para siempre".

Los resultados de esta guerra para los italianos fueron desastrosos. Solo la Marina Italiana perdió 383 buques de guerra con sus 28 937 valerosos marinos caídos en combate y es que como bien dice el marino español Luis de la Sierra en el epílogo de su libro *La Guerra Naval del Mediterráneo*:

> "El retraso tecnológico en tiempos de paz se paga muy caro en la guerra".

Retraso es una palabra que para existir, implícitamente acepta que alguien o algunos estén en desventajas respecto a otros, y si el objeto de la comparación es la tecnología, aceptar el retraso tecnológico de un grupo humano respecto a otro implica que el grupo más adelantado conoce y aplica tecnologías para un fin, obteniendo claras ventajas tácticas y estratégicas, cualquiera que sea el objetivo de la contienda.

## LA DECLARACIÓN DE LA GUERRA

La Cuarta Guerra Púnica como le llamó el mismo Mussolini

El 10 de junio de, Benito Mussolini, pronunciaba un discurso que no era uno más, de los acostumbrados desde el famoso balcón del Palacio Venecia en Roma. La muchedumbre lo escuchaba entre gritos, guerra, guerra y aplausos; era la declaración de guerra a Gran Bretaña y Francia. La declaración apenas había sido escrita el día anterior.

El discurso fue el siguiente:

> "Combatientes de tierra, del mar y del aire. Camisas Negras de la Revolución y de las Legiones, hombres y mujeres de Italia, del Imperio y del Reino de Albania. Escuchen:

Una hora marcada en el destino, sacude el cielo de nuestra patria, una hora de las decisiones irrevocables. La declaración de guerra, ya ha sido consignada a los embajadores de Gran Bretaña y de Francia.

Salgamos al campo contra las democracias plutocráticas y reaccionarias del occidente que siempre han obstaculizado la marcha y a menudo han atentado contra la existencia misma del Pueblo italiano.

Algunos lustros de la historia más reciente, se pueden resumir en estas palabras: frases, promesas, amenazas, chantaje, y al final, cual coronamiento del edificio, el infame asedio asociado de cincuenta y dos estados.

Nuestra conciencia está absolutamente tranquila. Con ustedes el mundo entero es testigo que la Italia del Littorio ha hecho cuanto era humanamente posible, para evitar la tormenta que convulsiona Europa. Pero todo fue en vano.

Bastaba revisar los tratados, para adecuarlos a la exigencia cambiante de la vida de las naciones y no considerarlos intangibles por toda la eternidad. Bastaba, no iniciar la política necia de las garantías, que se ha manifestado sobretodo mortal para los que las han aceptado.

Bastaba, con no rechazar la propuesta que el fuhrer hizo el 6 octubre del año pasado, después de terminada la Campaña de Polonia. Ya todo eso pertenece al pasado. Si hoy, nosotros estamos decididos a afrontar los riesgos y los sacrificios de una guerra, lo es porque el honor, los intereses, el futuro, férreamente lo imponen, ya que un gran pueblo es realmente tal, si considera sagrados sus empeños y si no evade las pruebas supremas que ha dispuesto el curso de la Historia. Nosotros, empuñamos las armas para resolverlo, después de solucionado el problema de nuestras fronteras continentales, el problema de nuestras fronteras marítimas.

Nosotros queremos romper las cadenas del orden territorial y militar que sofocan nuestro mar, porque un pueblo de 45 millones de almas, no es verdaderamente libre si no ha liberado el acceso a su océano.

Esta gigantesca lucha no es una fase ni el desarrollo lógico de nuestra Revolución. Es la lucha del pueblo pobre con brazos numerosos en contra de los hambrientos que retienen ferozmente el monopolio de todas las riquezas y todo el oro de la tierra. Es la lucha de los pueblos fecundos y jóvenes contra los pueblos estériles y que tienden al ocaso; es la lucha entre dos siglos y dos ideas.

Ahora que los dados han sido tirados y nuestra voluntad ha puesto sobre nuestros hombros los navíos, yo declaro solemnemente que Italia no quiere

arrastrar al conflicto a otros pueblos limítrofes por mar o por tierra. Suiza, Yugoslavia, Grecia, Turquía, Egipto, tengan en cuenta mis palabras y depende de ellos, solamente de ellos, si ellas serán confirmadas rigurosamente. ¡Italianos! En una memorable concentración, aquella de Berlín, yo dije que según las leyes de la moral fascista, cuando se tiene a un amigo se marcha hasta el final con él. Esto hemos hecho y lo haremos con Alemania, con su pueblo, con sus victoriosas fuerzas armadas.

En esta víspera de un acontecimiento de alcance secular dirigimos nuestro pensamiento a su Majestad el Rey Emperador, que como siempre ha interpretado el ánimo de la Patria, y saludamos la voz del fuhrer, el jefe de la Gran Alemania aliada. La Italia proletaria y fascista está por tercera vez de pie, fuerte, orgullosa y compacta como no lo estuvo nunca.

La palabra de orden es un sola, categórica y comprometida para todos. Ella ya sobrevuela y enciende los corazones desde los Alpes al océano Índico: ¡VENCER! Y venceremos para por fin lograr un largo periodo de paz, con justicia para Italia, para Europa, para el mundo. Pueblo italiano, corre a las armas y demuestra tu tenacidad, tu ánimo, tu valor".

Ese día Mussolini manifestaba las intenciones de Italia; la guerra marítima pues claramente, en este discurso, podía apreciarse el hecho de que la guerra se libraría sobre todo en el mar por el *Mare Nostrum* del Mediterráneo.

"Nosotros queremos romper las cadenas del orden territorial y militar que sofocan nuestro mar, porque un pueblo de 45 millones de habitantes, no es verdaderamente libre si no ha liberado el acceso a su océano".

Mussolini así se dirigía a sus seguidores, ardientes fascistas

Pero no todos estaban de acuerdo

El punto de vista de otros italianos era bastante diferente, la opinión pública, durante setiembre de 1939 se alegró que ante los hechos de Polonia, Italia se mantuviera neutral. (La invasión alemana de Polonia motivó las declaraciones de guerra del Reino Unido y Francia el 3 de Setiembre del mismo año). En los siguientes meses esa opinión pública tampoco cambió y entre los opositores a la guerra estaba el propio yerno de Mussolini, conde Gian Galeazzo Ciano, hijo de un fanático fascista y figura política, el almirante Constanzo Ciano, ex ministro de Relaciones Exteriores y fiero opositor de cualquier pacto con los alemanes y menos con los nazis. Estos hechos explican mucho el comportamiento de Gian

Galeazzo Ciano, su confrontación en 1943 con su propio suegro y la presión directa de Hitler para ser fusilado en enero 1944. El pecado de Ciano fue advertir a Mussolini que el conflicto en el mar solo podía ser ganado por Gran Bretaña, por su clara superioridad en las tácticas y estrategias desarrolladas después de la batalla de Jutlandia, y así le advirtió a su suegro, que la guerra sería larga y violenta y en su diario escribió. "Estoy triste, muy triste, la aventura se inicia. Qué Dios ayude a Italia".

El conde Ciano no fue el único en advertir a Mussolini que la guerra era inoportuna, también lo hicieron los Estados Mayores de las Fuerzas Armadas, especialmente el Ejército italiano el cual estaba conformado por conscriptos recientemente llamados a servicio y esos fueron los soldados bajo el mando del Mariscal Rommel en África, situación tan distinta a la preparación de la Fuerza Armada alemana. El Ejército Italiano había tenido alguna experiencia en guerra, pero no contra un ejército mejor preparado como el británico.

La Fuerza Aérea Italiana estaba compuesta por unas 5 400 unidades de las cuales 400 obsoletas. Su máximo grado de alistamiento lo había logrado del 1935 al 1936 (Segunda Guerra Ítalo-Etíope). Desde esa época decayó sustantivamente.

La nota de contraste la dio la Real Marina Italiana, pues esta mejoró rotundamente durante la época fascista, Mussolini se preocupó muchísimo por su desarrollo. Tenía buenos buques, bien armados y veloces. Su punto débil era la logística de todo tipo, sobre todo de combustible, lo que hacía que su dependencia de puertos cercanos fuese absoluta. Le faltaba entrenamiento y sobre todo entrenamiento táctico nocturno, carecía de radares y portaviones, y no porque no podía tenerlos, si no que los Jefes militares de la época no les dieron la importancia que estos elementos merecían, política totalmente distinta la emprendida por la Royal Navy, su gran desarrollo estratégico en las tácticas del uso de los Portaviones y el tiro nocturno haciendo uso del Radar, lo que serían las razones más importantes de las trágicas sorpresas de Taranto y Matapán para los italianos.

Se dice que la industria bélica italiana, recién llegaría a la capacidad de abastecimiento de las fuerzas armadas italianas en 1944 y con mucho esfuerzo en 1943. Mussolini esperaba que Alemania lo apoyara con las materias primas y su industria bélica. Este fue el peor error del Duce. Si la Alemania de Hitler lo apoyaría sería a costos altísimos para la misma Italia.

Pero para muchos italianos, esta declaración de Guerra fue un gran hecho oportunista de Mussolini. Se había dado la evacuación de Dunquerque (mayo- junio 1940), París caería en manos nazis (14 de junio 1940), la Batalla de Inglaterra estaba por iniciar (agosto- diciembre 1940) y la operación León Marino (setiembre 1940) había sido ya propuesta. Naturalmente, si el Reino Unido caía en manos nazis, la Royal Navy se hubiera quedado sin apoyo alguno, hubiera tenido que evacuar el Mediterráneo y la victoria de la Regia Marina hubiera sido total, es decir como en la segunda Guerra Púnica donde se atacó Nueva Cartago (actual Cartagena España) mientras los ejércitos cartagineses se encontraban diseminados entre España e Italia, dejándolos sin el apoyo logístico que significaba ese puerto. Luego de esta victoria romana se tuvo que detener la prosperidad, con que se hacía fuerte nuevamente Cartago lo cual derivó en la Tercera Guerra Púnica, significando la destrucción total de Cartago, como amenaza del Imperio Romano. Inspirado en estos hechos históricos, algunos años más tarde, Mussolini afirmaría que las fronteras terrestres de Italia, habían quedado definidas al final de la Primera Guerra Mundial y lo que estaba pendiente era fijar las fronteras marítimas, razón por la cual, el Duce mismo afirmó, que la Guerra Naval del Mediterráneo contra el Reino Unido, significaba aniquilar la flota británica en lo que sería la Cuarta Guerra Púnica.

Sin embargo el curso de la historia fue diferente. El 15 de setiembre de 1940 la Luftwaffe tuvo su peor momento en la Batalla de Inglaterra y la Operación León Marino tuvo que ser desestimada por el mismo Hitler. La noche del 11 al 12 de noviembre del mismo año, la Regia Marina perdió temporalmente, la mitad de sus buques durante el ataque de los biplanos *Sword Fish* de la Royal Navy a los buques anclados en Tarento y la noche del 28 al 29 de marzo de 1941, en Matapán, la Regia Marina perdería tres cruceros pesados y dos destructores, cinco buques en total, con más de 2 300 hombres, no sin antes, la noche del 25 de marzo del mismo año la X MAS hundiría al HMS *Duke of York* y otros buques británicos en la bahía de Suda de la isla de Creta.

El conocimiento y su aplicación son condicionantes para obtener la ventaja tecnológica. Se puede estar en posesión del conocimiento, pero sin su aplicación práctica no se obtiene ventaja alguna. Es así que en el caso de la Guerra Naval del Mediterráneo, si bien Marconi predijo el uso del Radar en 1922 y obtuvo resultados significativos desde 1934 aproximadamente, su aplicación práctica, en la Marina Italiana, se llevó a cabo solo después del desastre de Matapán.

Pero en esta batalla se demostró otro hecho muy importante. El Estado Mayor de la Marina Inglesa no solo tuvo el gran mérito de apoyar decididamente el

desarrollo de los sistemas Radar y su aplicación, sino el de mantener una absoluta reserva sobre la instalación de los sistemas Radar a bordo de sus buques; los italianos recién se dieron cuenta de esta novedad, quince días después de la batalla antes citada. De este hecho podemos deducir que si a las palabras conocimiento tecnológico y su aplicación se le agrega la de discreción, la ventaja tecnológica adquiere un valor estratégico de guerra significativo, pues su aplicación iría acompañada del elemento sorpresa tan importante en cualquier batalla.

Y es así como el suceder de los hechos durante los años 1940 hasta el año 1943 se van dando hasta llegar a la entrega de la Flota Italiana a los aliados, luego del Armisticio anunciado el 8 de setiembre de 1943. La flota italiana zarpó el 9 de setiembre de 1943 a las 02:30, acosada por las tropas alemanas que apresuradamente ocuparían Génova y La Spezia, ese mismo día, para capturar los buques italianos. Varios comandantes italianos que habían sido apresados hundiendo aquellos buques que no habían podido zarpar, fueron fusilados sumariamente por las tropas alemanas.

El destino de la flota italiana era Malta. Esta isla por la cual lucharían tanto los británicos por mantenerla, entraba en la estación húmeda en setiembre de 1943. Los vientos Siroco del Norte de África soplan de agosto hasta octubre por el fresco mar, aumentando la humedad y por lo general hay poca visibilidad durante esos meses. El 10 de setiembre de 1943 la visibilidad era de unas quince millas.

El *Warspite* y el *Valiant*, dos buques veteranos de la Batalla de Matapán, con otros destructores de escolta, salieron a recibir a los italianos. No era la primera vez que estos buques escoltaban a otros entregándose, ya lo habían hecho en noviembre de 1918, al final de la Primera Guerra Mundial, cuando se entrego la flota de alta mar alemana.

Luego de cumplir con la ruta pactada, es decir navegar por el oeste de la isla de Córcega, tres acorazados de batalla de la clase *Victorio Véneto*, seis cruceros y ocho destructores enrumbaban hacia el norte de África no sin antes ser atacados por bombarderos alemanes quienes emplearían por primera vez las famosas bombas tele guiadas FX-1400 'Fritz X', en el golfo de Asinara al norte de la Cerdeña. El *Roma* sería dramáticamente hundido llevándose más de 1 300 valerosos marinos italianos al fondo del mar donde todavía yacen, entre ellos, el valeroso almirante Carlo Bergamini, habiendo recientemente sido hallados, por la feroz tenacidad de mi compañero de promoción, el almirante Luigi Binelli Mantelli actual comandante en jefe de Defensa Italiana; el *Roma* fue golpeado sorpresivamente

por dos de las bombas antes citadas, una de ellas, en los pañoles de munición de la segunda torre principal, el gran acorazado saltó por los aires, convirtiéndose en una pira ardiente, partiéndose en dos y hundiéndose rápidamente. El *Littorio* también fue dañado pero sin mayores consecuencias. Otros navíos italianos zarparon de distintos puertos, fueron un total de cinco acorazados de batalla, 8 cruceros 7 destructores 24 torpederas 40 submarinos 19 corbetas y muchos buques auxiliares que pasaron al lado de los aliados.

El júbilo de la gente en la isla de Malta era total, embanderada por las calles, con el sonar de las campanas, festejaban el hecho de no haber corrido la misma suerte de Creta, donde la represión alemana, al igual que por todo el Dodecaneso había sido brutal. Como ejemplo tenemos la masacre de Cefalonia, retratada con mucha precisión en la novela *La mandolina del capitán Corelli* de John Madden, y que luego sería llevada al cine con una película del mismo nombre. Sin embargo nunca olvidarían la intensidad de los bombardeos que sufrieron los malteses a partir de junio de 1940, sobretodo, las ciudades de La Valetta, Pieta y Floriana.

El almirante Andrew Browne Cunningham, miraba con regocijo al enemigo más feroz que había tenido el Reino Unido para el control del Mediterráneo y él consideraba que estas eran las consecuencias directas del ataque a Taranto (*Operation Judgement*) y la feroz Batalla de Matapán de la cual nos ocupa el presente artículo.

## LAS PRIMERAS ACCIONES BÉLICAS EN EL MEDITERRÁNEO

La entrada de Italia en la guerra (10 junio 1940) y el colapso de Francia (25 junio 1940) se dieron más o menos al mismo tiempo y los británicos se enfrentaron con varios problemas. El más urgente era hacer frente a la flota francesa cuando todavía era crucial para mantener la flota de Cunningham en el Mediterráneo oriental, que tenía el objetivo de buscar y destruir a las fuerzas navales italianas. Esta era la gran preocupación del comandante de la Mediterranean Fleet, el almirante Cunningham.

Tratar con el destino de la flota francesa, sobre todo para sus recientes aliados, fue muy difícil. Los intentos de persuadir a los franceses para entregar su flota a los británicos, o llevarla a puertos neutrales extranjeros o estadounidenses solo tuvieron un limitado éxito. Dos viejos acorazados, cuatro destructores, siete submarinos y algunos buques menores llegaron a los puertos británicos.

El almirante Cunningham y su equipo, convencieron al contralmirante francés René-Emile Godfroy en Alejandría, al desmantelamiento de sus buques, después de mucha diplomacia.

Sin embargo, el núcleo de la flota francesa fue dispersado por obra del almirante Jean Darlan, comandante en jefe de la Marina Francesa. Sus viejos aliados le advirtieron que ni a los alemanes, ni a los italianos se les permitirían "tener la flota". Sin embargo, Churchill y el gabinete de guerra se sentían incapaces de aceptar el riesgo de estas naves fuesen a caer en manos del enemigo. Gran parte de los buques franceses estaban en los puertos argelinos de Mers-el-Kebir y Orán. A la Fuerza H de Gibraltar, bajo el vicealmirante Somerville se le dio la tarea de hacer frente a estos buques.

En la mañana del 3 de julio, la Fuerza H bajo el comando del almirante Somerville llegó frente a la costa argelina, lista para poner en marcha la Operación "*Catapult*". El ex agregado naval británico en París, el capitán CS Charles Holand RN fue enviado a tierra para encontrarse con el almirante francés Gensoul, comandante en jefe de la flota francesa en Mers El Cabir. Con un ultimátum se le dio seis horas para tomar una de las siguientes decisiones: (a) Unirse a los británicos internando sus buques en puertos británicos, (b) Navegar hacia las Indias Occidentales Francesas y (c) Desarmar sus buques o varar sus buques en las playas y ser destruidos. Gensoul pensaba que los británicos estaban engañándolos y decidió ganar tiempo para que sus barcos pudiesen levantar presión en las calderas y poder zarpar.

Y al igual del tiro efectuado por las catapultas de antaño, a las 17:30, las unidades de la fuerza H abrieron fuego indirecto sobre los buques franceses. Los proyectiles británicos, pasaron por encima de las montañas que rodean Mers El Kebir. Algunos buques, el crucero de batalla *Estrasburgo,* (a pesar de estar dañado) y cinco destructores, lograron romper el fatal cerco y llegaron a Toulon. Todas las demás naves, en los dos puertos de Mers-el-Kebir y Orán, fueron hundidas o destrozadas en cuestión de minutos. El acorazado *Bretagne* explotó y se hundió con 37 oficiales y 940 tripulantes. Las bajas francesas fueron 1 297 hombres muertos y muchos más heridos.

Al día siguiente, al amanecer, los aviones Swordfish del Ark Royal remataron al *Dunkerque* con torpedos dejándolo fuera de acción durante un año. Luego de ser reparado sería nuevamente dañado seriamente en noviembre de 1942, mientras estaba en dique seco en Toulon y no volvería ser reparado.

A este punto solo quedaron dos contendores navales en el teatro del Mediterráneo; la Royal Navy y la Regia Marina, pero acompañados de muchos submarinos y unidades aéreas alemanas. La Regia Marina, los submarinos y los *Stukas* alemanes, tratarían de impedir la llegada de todo convoy logístico aliado a la isla de Malta y la Royal Navy, con los aviones de la RAF basados en Malta, tratarían de impedir todo abastecimiento de las tropas del Eje en Libia, sobre todo negar el uso del puerto de Tobruk. Es decir; nos podemos imaginar los ejes de las operaciones aliadas entre Gibraltar y Alejandría, controlando el Canal de Suez, y la de los italianos y alemanes, desde Sicilia y Grecia hacia África del Norte, Libia hasta Túnez. Ambas estrategias servían para apoyar a los ejércitos británico (Egipto) e italiano (Libia) en campaña por el control de las materias primas, petróleo etc., del norte de África. El 12 de febrero de 1941, Hitler enviaría al recién formado *Afrikakorps*, bajo las órdenes del teniente general Erwin Rommel para apoyar a los italianos en Libia, tomando cuartel general en Trípoli.

Es así como desde julio de 1940 se inicia esta contienda, disputándose el control del *Mare Nostrum* italiano de Mussolini, vital para mantener la Libia italiana, con el apoyo de su aliado Hitler, contra el acoso constante de la Mediterranean Fleet del Imperio Británico (Bajo el comando del almirante A. B. Cunningham), y protector del Canal de Suez con la bases de la isla de Malta y el puerto de Alejandría, dueño a su vez del Peñón de Gibraltar (Fuerza H a cargo del almirante Sommerville). Esta contienda terminaría con la gran victoria aliada del Alamein, el 4 de noviembre de 1942 y la posterior caída de Túnez el 7 de mayo de 1943, donde unos 275 mil soldados alemanes e italianos se rindieron y otros evacuaron, el norte de África para siempre. La noche del 10 de julio de 1943 se iniciaría el desembarco aliado en las costas sicilianas y el 9 de setiembre, la flota italiana pasaría al bando de los aliados. Analicemos lo que sucedió entre esas fechas.

En julio 1940, dos convoyes estaban esperando en Malta, para llevar hombres y pertrechos de guerra, necesarios en Alejandría. Se esperaba que los italianos interceptaran a estos buques, por lo que los convoyes tendrían que navegar bajo la protección de la flota de guerra británica. Es así como la Fuerza H, con base en Gibraltar, haría operaciones de diversión en el Mediterráneo Occidental lanzando un ataque aéreo contra Cagliari.

La flota británica zarpó de Alejandría en la noche del 7 de julio para darle el alcance y protección al convoy zarpando hacia Malta con acorazados cruceros portaviones y submarinos todo organizado en tres secciones.

Varios submarinos también estaban patrullando la posición central cerca de Malta. Temprano al día siguiente, el submarino *Phoenix* reportó dos acorazados italianos y cuatro destructores en posición, entre Bengasi y la punta sur de Italia; el *Phoenix* nunca volvió de esta patrulla. Patrullas aéreas del Eagle avistaron submarinos italianos y los bombardearon.

La flota británica, en los siguientes cinco días, fue objeto de varios ataques aéreos de gran altura. Durante el transcurso del mediodía, los observadores del Warspite contaron no menos de 300 bombas lanzadas a su alrededor en 22 ataques. Durante el ataque más peligroso, 24 bombas cayeron cerca, a lo largo del lado de babor, mientras que al mismo tiempo cerca de 12 a través de la proa y de estribor, y todo dentro a 200 metros del buque insignia del almirante Cunningham. Ese día el almirante comandante en jefe de la Mediterranean Fleet sobrevivió milagrosamente y manifestó las siguientes palabras en sus memorias:

> "Para nosotros en aquellos momentos nos pareció que tenían algunos escuadrones (La Regia Aeronáutica) especialmente entrenados para la lucha contra buques. Su reconocimiento fue muy eficiente, y rara vez fallaron en encontrar e informar la posición de nuestros buques en el mar. Los bombarderos siempre llegaron en una hora o dos, luego de la detección. Se llevaron a cabo ataques desde gran altura, alrededor de 12 000 pies, presionados por el fuego antiaérea de la flota, y aún así su precisión era muy buena. Tuvimos la suerte de no ser golpeados y de escapar".

La noche del 8 de julio el *Gloucester*, fue alcanzado por una bomba que cayó sobre el puente de mando, matando al capitán y otros diecisiete hombres.

El 8 de julio, los informes de un hidroavión embarcado, indicaron a Cunningham, que la fuerza italiana, que se había hecho a la mar y que consistía de nada menos que de 2 acorazados, 6 cruceros y 7 destructores, estaba a unos 60 kilómetros al norte de Bengasi y dirigiéndose al noroeste.

Este informe convenció al almirante ABC de que el enemigo estaba protegiendo convoyes a Libia. Esta información, más los ataques aéreos italianos a la flota británica, lo llevó tomar la decisión de aplazar la partida de los convoyes de Malta en dirección Este. Ordenó máxima velocidad a la flota a su mando, para cortarle el paso a los italianos antes de que llegaran a Taranto y llevarlos a batalla.

A las 06:00 el 9 de julio el *Warspite* estaba a unas 60 millas al oeste de Navarino. Liderando estaban los cruceros del almirante Tovey, a ocho millas a

popa, el *Warspite*, y a una distancia similar a popa del buque insignia británico, los acorazados más lentos y el portaviones *Eagle*.

Dos horas más tarde, la flota italiana fue detectada al norte a 145 millas. Se le informó que estaba compuesta por 2 acorazados, entre 16 y 18 cruceros, 25 y 30 destructores. De inmediato, 9 aviones torpederos Swordfish del *Eagle* atacaron, pero no pudieron encontrar los barcos de guerra italianos. El almirante Ignigo Campioni, comandante en jefe la Flota Italiana, rápidamente captó el hecho de que las aeronaves debían haber decolado de algún portaviones, lanzó un avión de reconocimiento y detectó que la flota británica se venía sobre ellos.

A eso de las 14:15 la flota del almirante Cunningham había alcanzado una posición favorable entre la flota italiana y la base italiana de Taranto, así que cambió el rumbo hacia el oeste. El contacto de las flotas era inminente y este sería el primer enfrentamiento entre las flotas británica e italiana.

A las 14:47 los italianos fueron avistados por el *Orion*. Los italianos abrieron fuego unos 30 minutos más tarde. Los 4 barcos del almirante Tovey estaban fuertemente superados en número y calibres. Sin embargo el *Warspite* entró en acción a las 15:26 y los cruceros enemigos se alejaron bajo una cortina de humo. Se suspendieron las acciones por un momento.

A las 15:50 el *Warspite*, había detectado los dos acorazados de la clase Cavour y ambas partes intercambiaron fuegos a 26 000 metros. El tiro era bueno por ambas partes. Unos minutos más tarde se pudo observar desde las fuerzas británicas, un golpe en la base de un acorazado italiano, era el *Cesare* y su velocidad disminuyó hasta 19 nudos. El crucero pesado *Bolzano* también fue alcanzado por tres proyectiles de 6 pulgadas con ningún efecto en su velocidad y capacidad combativa.

En el lado británico solo el crucero *Neptune* recibió algún daño ligero. Los italianos pensaron que habían golpeado al *Warspite* y desde el *Cesare* podían ver las llamas alrededor de las torres de popa. Sin embargo, solo fue uno de sus aviones en las catapultas, que había prendido fuego por las flamas de las propios cañones de la nave y su tripulación arrojó el avión por la borda.

Bajo cortinas de humo, el almirante Campioni retiró sus buques de guerra, consciente de que enfrentaba tres acorazados enemigos. Los destructores cubrieron la retirada. Mientras los acorazados tomaban el rumbo sur oeste, los destructores realizaron un ataque con torpedos sin resultados.

El portaviones *Eagle* también lanzó otro ataque aéreo que no tuvo éxito. Los destructores británicos contraatacaron con el apoyo de cruceros, pero cayeron bajo un intenso fuego de los buques italianos que cubrían la retirada de los acorazados.

A eso de las 16:40 Cunningham, preocupado por submarinos y destructores enemigos o emboscadas del género, recordando Premuda y el hundimiento del acorazado *San Esteban*, durante la Primera Guerra Mundial, rompió contacto con el enemigo y se interrumpió la acción.

De hecho el plan del almirante Campioni había sido tratar de atraer a los británicos a una línea de submarinos usando su velocidad superior. Sin embargo, los submarinos italianos estaban demasiado lejos, hacia el sur.

En ese momento la flota británica estaba a solo 25 millas de la costa de Calabria. Por esta razón recibió bombardeos de gran altura, durante las siguientes cuatro horas. La regia Aeronáutica bombardeó hasta sus propios buques. Los italianos tuvieron que derribar algunos de sus propios aviones para evitar ser destruidos.

El almirante Cunningham no fue del todo feliz con los resultados y escribió:

"La acción fue muy insatisfactoria para nosotros. Supongo que era demasiado esperar que los italianos combatieran frontalmente. Sin embargo, si se hubieran programado mejor en el tiempo, sus ataques con todo tipo de armas que emplearon podrían haber dado muchos problemas. El obús de 15 pulgadas que sufrieron por parte del *Warspite* (sobre el *Cesare*), tuvo un efecto moral muy desproporcionado a los verdaderos daños".

El almirante Campioni opinó lo siguiente:

"Haciendo un análisis objetivo de las operaciones, se debe llegar a la conclusión de que los resultados fueron casi iguales. Ninguna nave se hundió, los cuatro golpes sufridos por los buques italianos no tuvieron consecuencias graves y lo mismo puede decirse de los daños sufridos por el *Neptuno* y *Warspite*. Ambas partes lograron el objetivo principal para el que habían salido a la mar, es decir, para conseguir que sus respectivos convoyes llegasen a sus destinos. Cada flota había logrado su propósito al no entender claramente el propósito del adversario".

Cabe destacar que la Regia Marina, en ese momento, solo contaba con dos acorazados operativos disponibles. Recién al mes siguiente, agosto 1940, los

nuevos acorazados *Littorio* y *Vittorio Veneto* entraron en servicio. Por lo tanto su enfoque prudente en esta acción fue muy comprensible.

Así terminó la acción de Calabria, que los italianos denominaron; *el combate de Punto Estilo.*

Sin lugar a dudas el almirante Cunningham estableció una "supremacía moral" sobre la flota italiana y había demostrado que su flota podría operar en el Mediterráneo Central, sin problemas, incluso contra fuerzas combinadas de superficie, submarinas y aéreas del enemigo.

A medida que la flota italiana se dirigía hacia el estrecho de Messina, la flota del almirante Cunningham volvió hacia Malta. Esa noche, un ataque aéreo lanzado desde el *Eagle* atacó el puerto de Augusta en Sicilia, donde esperaban encontrar unidades pesadas de la Regia Marina. Sin embargo, el puerto estaba más bien vacío, excepto por un buque, una cisterna y el destructor *Pancaldo,* que fueron hundidos.

Durante las siguientes 24 horas la flota del almirante Cunningham navegó hacia el Sur Este de Malta, mientras que el *Royal Sovereign* y los destructores entraron en el puerto para hacer combustible. Los convoyes Aliados en Malta, sabiendo que ambas flotas estaban en combate aprovecharon la oportunidad y navegaron hacia Alejandría. Fueron atacados por aviones italianos, pero no le dieron a ningún barco. El 12 de julio ya estaban bajo la sombrilla de la RAF del desierto, y los bimotores Blenheim del Escuadrón 252 persiguieron a los bombarderos enemigos. Del 13 al 14 de julio llegaron todas las unidades del convoy aliado a Alejandría.

Al principio Mussolini estaba encantado con los resultados del combate en Punto Estilo, sin duda influenciado por las afirmaciones exageradas de la Regia Aeronáutica, que declaró en Radio Roma que habían *aniquilado el 50 por ciento de la potencia naval británica en el Mediterráneo.* Ciano pensaba diferente y escribió en su diario, el 13 de julio que: *La controversia real en los conflictos navales del momento, no es entre nosotros y los británicos, pero entre nuestra Fuerza Aérea Italiana y nuestra Armada. Los números reivindicados de pérdidas británicas eran algo exageradas.*

El almirante Cunningham con toda razón podría haber cantado victoria en la acción de Punta Estilo, pero decidió mejor revelar las limitaciones de su flota:

"Habían surgido varias implicancias graves, y quizá el más importante era que el *Warspite*, de 25 años de antigüedad, y que había sido reconstruido y modernizado, era la única nave de la flota capaz de disparar a distancias, en los que los acorazados y cruceros italianos con cañones de 8 pulgadas nos estaban disparando cómodamente. Al escribir en privado al Primer Lord del Mar británico en el día de nuestra llegada le señalé este hecho, y que durante el primer enfrentamiento con los italianos ni el *Malaya* ni el *Royal Sovereign* alcanzaron el blanco. Tengo que tener por lo menos un buque más que puede disparar a una buena distancia".

El Primer Lord del Almirantazgo británico fue rápido en responder al problema. La Flota del Mediterráneo recibió el crucero con cañones de 8 pulgadas *Kent*, pero perdió el *Royal Sovereign* que fue mandado a Durban, Sudáfrica, para reparaciones. Otros refuerzos importantes estaban en camino, un buque hermano del *Warspite*, el *Valiant* modernizado y con Radar, junto con el nuevo portaaviones *Illustrious* y los cruceros antiaéreos *Calcuta* y *Coventry*. Zarparon de Gibraltar el 30 Agosto conjuntamente con la Fuerza H que consistía en el crucero de batalla *Renown*, el portaviones *Ark Royal*, el crucero *Sheffield* y siete destructores del Mediterráneo central.

Paralelamente zarparon de Alejandría, el mismo 30 de agosto, el *Warspite*, *Malaya*, *Eagle*, dos cruceros y nueve destructores para recibir los nuevos buques. Se les sumó, un convoy constituido por un petrolero y dos buques mercantes. Todos zarparon de Alejandría rumbo a Malta con una escolta de cuatro destructores.

El 31 de agosto, el reconocimiento aéreo británico descubrió buques de la Regia Marina en el mar y se informo que la Fuerza italiana descubierta estaba compuesta por 2 acorazados, 7 cruceros y 8 destructores que se dirigían al sur hacia la flota de Cunningham a solo 130 millas de distancia. Sin embargo, la Fuerza era de hecho más importante que la reportada. El *Duilio* modernizado había entrado en servicio y el dañado de *Cesare* había sido reparado, después de Punta Estilo. También en el mar estaban los acorazados *Cavour* y los nuevos acorazados *Littorio* y *Vittorio Veneto*.

La primera prioridad del almirante Cunningham fue el convoy por lo que permaneció en el sur. A última hora del 31 de agosto la flota italiana invierte su curso, con la orden de reanudar la ruta hacia el Sur por la mañana. Durante la noche, una fuerte tormenta impidió toda operación de reconocimiento aéreo.

El 2 de setiembre, los refuerzos se unieron a la flota del este. El mal tiempo impidió el reconocimiento aéreo. Cuando Supermarina en Roma se enteró de la presencia de los buques adicionales en el puerto de Alejandría, el Estado Mayor de la Marina Italiana asumió que los refuerzos debieron haber llegado a través del Mar Rojo.

A fines de setiembre de 1940 la flota reforzada del almirante Cunningham acompañó algunos convoyes y tropas transportadas a Malta. Dos mil soldados se embarcaron en los cruceros de Liverpool y Gloucester, mientras el *Warspite*, el *Valiant*, y el portaviones *Ilustrius* otorgaban la escolta pesada. Las unidades británicas fueron fuertemente bombardeadas, pero los cazas Fulmer del *Ilustrius* actuaron fuertemente contra los asaltantes. La flota italiana fue detectada al norte pero no presentó combate alguno.

A principios de octubre un convoy de suministros de Alejandría, tuvo éxito en llegar a la isla asediada. Esta vez fue cubierto por toda la flota, llegando a Malta sin incidentes, debido a que por suerte el tiempo fue muy malo, así que no sufrieron los habituales ataques de la Regia Aeronáutica.

Durante la noche del 11 al 12 de octubre, la flota escoltó un pequeño convoy a la salida de Malta. El crucero *Ajax*, patrullando en el norte, se encontró con una flotilla de destructores italianos. Supermarina estaba operando a ciegas (sin radar), como de costumbre, pero después de un informe de un avión civil en ruta hacia Libia, que reportó que la flota británica estaba en alta mar, se envió una patrulla nocturna de seis destructores y cuatro lanchas torpederas al noreste de Malta. Otra patrulla fue enviada al oeste de la isla en caso de que fuera la Fuerza H, la que estaba haciéndose presente.

La patrulla del Este a las 01:35 del destructor italiano *Airones* vio un crucero enemigo, que al principio comenzó a emitir señales de reconocimiento, mientras que el destructor lo atacaba con torpedos.

El almirante Cunningham describe la acción de la siguiente manera:

"Después de una acción enérgica a distancias de 4 000 metros y con muy poca luz lunar, el *Ajax* hundió dos destructores y dañó un tercero, dejándolo en llamas. Luego estableció combate con otros dos buques que desaparecieron, detrás de una cortina de humo, con cierta celeridad, cuando el *Ajax* abrió fuego. El *Ajax* no salió indemne. Fue golpeado siete veces y sufrió daños considerables en el puente de mando y el equipo de radar, en gran parte causado por un incendio en un almacén de munición. Hubieron

algunas dificultades en el *Ajax*, debido al efecto cegador del destello de sus propias armas, mientras que el enemigo estaba usando munición sin humo, con buenos trazadores".

El oficial radarista del *Ajax* murió en combate y fue relevado por el teniente de navío canadiense William English. Su hijo, David, es mi amigo personal, me ha regalado las memorias del padre y me ha autorizado a publicarlas. Según, estas memorias el Radar 279 del *Ajax* fue seriamente dañado.

El destructor *Artigliere* fue hundido más tarde, ese mismo día por el crucero *York*, después de que fue encontrado inerte en el agua. Algunos flotadores fueron lanzados en al agua para la tripulación del *Artigliere*, antes de hundir el buque con torpedos.

A este encuentro se le conoce como el combate de Cabo Passero.

La operación exitosa del *Ajax* solo se podía deber a un sorprendente equipo radar de búsqueda de superficie, siendo uno de los más modernos que se conocía. El *Ajax* fue modernizado con los siguientes equipos:

Radar de búsqueda aérea 284/286
Radar de búsqueda de superficie 273/271
Sistema de control de tiro 285 para 6 pulgadas
Sistema de control de tiro 282 para 40 mm

Estos sistemas sorprendieron al comandante Bragadin, oficial miembro del Estado Mayor de SUPERMARINA quien expresó lo siguiente:

"Se tuvo que reconocer que los italianos eran técnicamente inferiores a los británicos, al menos en cuanto a la guerra nocturna en el mar. En realidad, esta inferioridad era probablemente explicable, únicamente por el hecho de que el *Ajax* estaba equipado con radares, mientras que los italianos aún no sabían que los británicos habían logrado perfeccionar ese dispositivo, hasta tal punto en que podría ser utilizado en las operaciones. Esta existencia del radar de combate del enemigo, no fue conocida por los italianos hasta después de la batalla de Cabo Matapán en marzo de 1941".

Sería el *Ajax* y su oficial radarista, teniente William English, el que primero detectaría el Escuadrón de cruceros italianos que serían hundidos en la Batalla de Matapán

## MATAPÁN. ACUERDO DE MERANO

Los británicos durante los primeros días de enero (entre el 11 y 12) habían tenido cierto éxito en una operación denominada "*Operation Excess*". Habían logrado abastecer todas sus bases en el Mediterráneo, es decir todos sus convoyes lograron llegar a sus destinos. Si bien perdieron el crucero HMS *Southampton*, varios buques fueron dañados y el mismo victorioso de Tarento, el portaviones HMS *Illustrius*, fue puesto fuera de servicio, durante un año por los aviones de la REGIA AERONAUTICA y la LUFTWAFFE, no sin antes derribar diez aviones enemigos y hundir un torpedero italiano (*El Vega*), por lo que tácticamente, fue una victoria italiana, estratégicamente fue una victoria británica. El portaviones victorioso de Tarento tuvo un total de 167 bajas, 80 muertos y 87 gravemente heridos. Fue llevado a Norfolk, USA, para ser reparado durante un año. El portaviones recientemente llegado a Alejandría, el HMS *Formidable* lo reemplazaría.

En febrero de 1941, en Merano, un lindo pueblo tirolés (pero dentro de las frontera italiana) cerca de los Dolomitas, el jefe de Estado Mayor de la Regia Marina, el almirante Arturo Riccardi, y su homólogo alemán, nada menos que el almirante Erich Raeder, junto con su personal, se reunieron durante tres días. El pretexto fue de intercambiar ideas y experiencias. Hasta ese momento, los socios del Eje, en gran parte habían estado luchando sus propias guerras y habían mantenido sus planes ocultos unos de otros. Los objetivos de guerra italianos, en gran medida habían fracasado. La teoría de la guerra corta había demostrado ser un error absurdo y aún más con la reciente victoria británica de la Batalla de Inglaterra. Cada vez más Italia tendría que confiar en su aliado del norte, de los suministros de equipamiento, apoyo aéreo y materiales solo para mantenerla en la guerra. Una guerra que se estaba volviendo cada vez más impopular entre el pueblo italiano.

Consecuentemente, durante los primeros días de febrero de 1941, llegarían al teatro del Mediterráneo, el Fliegerkorps X de la Luftwaffe y el famoso África Korps. El objetivo de esta participación en el conflicto del Mediterráneo resultaría en la guerra dirigida desde Berlín; y así los italianos, que no podían continuar sin la ayuda material, tuvieron que aceptar la dominación alemana, sin ser Alemania, potencia naval alguna.

Pero el problema grave de la Regia Marina era que había comenzado la guerra con 1,8 millones de toneladas de combustible, y en el momento de la reunión de Merano se habían utilizado más de un millón de toneladas, por lo que la Escuadra italiana quedaría inmovilizada durante el mes de junio del año 1941. A cambio de

la ayuda del aliado alemán, según el historiador español Luis de la Sierra, Italia cedió sus excelentes torpedos aéreos.

La participación del almirante Raeder en los suministros de combustible navales italianas alivió la situación. En la primavera de 1941 las entregas más regulares llegaban, sin embargo, aun así, era cerca de 50 000 toneladas al mes, solo un cuarto de lo que se requería. De hecho en el verano de 1941 la Armada se quedó sin combustible y se paralizó.

Sin embargo, la principal preocupación alemana en la conferencia fue la inminente invasión alemana de Grecia, que a su juicio, el país helénico sería muy reforzado por los británicos. Consideraban que la flota italiana debía estar en grado de llevar a cabo operaciones ofensivas contra la línea británica de suministro de Egipto a Grecia. El almirante Riccardi señaló que esto sería difícil de lograr debido a la eficacia probada de reconocimiento aéreo británico y la distancia desde las bases, hasta las zonas de operaciones, para la flota italiana; los británicos pondrían todo convoy aliado, más allá de su alcance. Los alemanes parecían estar convencidos por la explicación del almirante y el tema se abandonó.

Sin embargo, a principios de marzo, Berlín informó a Roma sobre la inminente intervención alemana en Grecia y en los Balcanes, y se esperaba que los aliados italianos hiciesen todo lo posible para bloquear la ayuda británica a Grecia. Después de haber sido ordenado, por el alto mando italiano, intervenir contra el soporte logístico británico, Supermarina ordenó destacar más submarinos en aguas de Creta, la intervención de un equipo especial un de asalto contra los buques en la bahía de Suda, y las unidades de superficie pesadas recibieron la orden de llevar a cabo acciones ofensivas.

El 19 de marzo, el oficial de enlace naval alemán en Roma entregó la siguiente comunicación al personal naval italiano.

Asunto: Situación estratégica naval en el Mediterráneo

El Estado Mayor de la Marina Alemana me ha dado instrucciones para comunicarse con usted y darle las siguientes opiniones del Comandante en Jefe de la Armada alemana.

El Estado Mayor de la Marina Alemana considera que en este momento solo hay un acorazado británico [*Valiant*] totalmente listo para la acción en el

Mediterráneo oriental. No se prevé que los británicos retiren unidades pesadas del Atlántico en un futuro próximo. Sobre la Fuerza H, con sede en Gibraltar, también se considera poco probable que aparezca en el Mediterráneo oriental. Por lo tanto, la situación en el Mediterráneo oriental para la flota italiana, en este momento, es más favorable que nunca. El intenso tráfico de Alejandría a los puertos griegos, por el cual las fuerzas griegas están recibiendo constantes refuerzos en hombres y equipos, presenta un blanco particularmente valioso para las fuerzas navales italianas.

El Estado Mayor de la Marina Alemana considera que la aparición de las unidades italianas en la zona sur de Creta impedirá seriamente con el apoyo británico, e incluso puede dar lugar a la interrupción total del transporte de las tropas, sobre todo porque estos transportes están insuficientemente protegidos en el momento.

Esta comunicación se basaba en un informe equivocado del X Fliegerkorps, en el cual afirmaban haber dañado dos acorazados británicos el 16 de marzo.

A esta información se sumo una omisión aún más grave; Los alemanes ignoraban que el 10 de marzo, el portaviones acorazado HMS *Formidable* había llegado a Alejandría a través del Canal de Suez.

Desde que el almirante Lachino había tomado el mando de la flota de superficie italiana, había estado con ganas de enfrentar al enemigo. Era muy consciente del aumento de los convoyes británicos a Grecia desde los puertos egipcios y sintió algo debía y podía hacerse en el Mediterráneo oriental, pero solo usando los buques italianos más rápidos y modernos. Sus grandes acorazados eran lentos e inadecuados para las tácticas de golpear y correr que tenía en mente. En ese momento solo el *Vittorio Veneto* estaba listo para zarpar, y según su plan debía ir acompañado de numerosos cruceros y destructores. El almirante Iachino era un hombre de pocas palabras, que era conocido por su temperamento afable, tenía la capacidad para dar órdenes claras y concisas a sus subordinados. Fue siempre tenido en la más alta estima por todos aquellos que alguna vez sirvieron con él. En 1954 pasó al retiro y en diciembre de 1976 murió en Roma. Siempre escuché hablar bien de él.

Él escribió su concepto de la operación, y al final del mes de febrero de 1940, la envió al jefe del Estado Mayor Naval Riccardi, quien rápidamente respondió declarando que el Alto Mando había estado pensando en conceptos similares y

sin duda la intención era de poner en práctica tal acción, cuando la flota de guerra regresara a Taranto, pues las defensas del puerto se habían mejorado. El plan de Iachino tenía algunas discrepancias con el de Riccardi, pues los británicos ya no estaban usando Benghazi como puerto de partida de los convoyes si no el puerto de Tobruk.

Sin embargo después de la comunicación alemana del 19 de marzo, Iachino fue convocado por Supermarina a Roma para una reunión con el Jefe del Estado Mayor. Fue cuando se le dijo que su plan se iba a aplicar, con algunas variaciones. El plan consistía en dos ofensivas que se llevarán a cabo en forma simultánea; una al sur de la pequeña isla de Gaudo 30 millas al sudoeste de Creta, y la otra al norte de Creta, en el Mar Egeo occidental, zonas donde la Luftwaffe de reconocimiento aéreo informaban diariamente que los convoyes británicos estaban operando. El secreto era fundamental, sobre todo en los puertos italianos, donde había muchos agentes británicos y simpatizantes de los aliados. La orden de ejecución de Roma a los diferentes comandos de la flota sería enviada por telegrama. El *Vittorio Veneto*, buque insignia del almirante Iachino, navegó de La Spezia a Nápoles, el 22 de marzo.

La operación fue programada para el 24 de marzo, pero la fecha se pospuso de dos días, a petición de la Luftwaffe. Los alemanes querían llegar a un acuerdo directo con el almirante Iachino para determinar los detalles de su asistencia desde el aire, ya que en esta ocasión la X Cat [comando aéreo alemán en el Mediterráneo] colaboraba con la armada italiana por primera vez. Entre las cosas que se decidió fue que X Cat llevaría a cabo ejercicios de escolta y de identificación de buques, con un gran número de aviones en el día en que las fuerzas navales italianas salieran hacia el estrecho de Messina.

El 25 de marzo dos oficiales alemanes de la Fliegerkorps X llegaron a bordo de *Vittorio Veneto*, el capitán Withus y el teniente Maser, junto con el teniente Colussi, el oficial de enlace entre la Regia Marina y la Luftwaffe en Sicilia. A pesar de que tenían poco tiempo, un plan rudimentario fue elaborado para la cooperación en la mar entre Fliegerkorps X y la marina italiana. Maser y Colussi, permanecerían a bordo con un operador de radio alemán durante toda la operación.

Esa noche un mensajero de Roma llegó al buque insignia; trajo documentos que detallaban los acuerdos entre Supermarina y las dos fuerzas aéreas que preveían el reconocimiento aéreo sobre Alejandría, la bahía de Suda, las áreas al

extremo sur de Italia y el este de Sicilia, además de las operaciones e incursiones de bombarderos contra Malta y los ataques contra las bases británicas en Creta. Los planes fueron revisados al detalle por el almirante Iachino y el mayor Fantana, quien funcionaba como su oficial de enlace con la Regia Aeronáutica. El mayor Fantana advirtió que los aviones de la Regia Aeronáutica no le darían cobertura, simplemente porque estaban fuera del alcance en distancia. La Supermarina se comprometió con el almirante Iachino si la cobertura aérea no se daba, la operación Gaudo sería cancelada. Con estas condiciones zarpó la flota italiana, condiciones que nunca se darían.

El *Vittorio Veneto* zarpó de Nápoles con sus cuatro destructores de escolta. La primera parte de la flota estuvo compuesta por la primera división de los cruceros pesados *Zara*, *Pola* y *Fiume* con cuatro destructores, la cual zarpó de Taranto bajo el mando del almirante Carlo Cattaneo. Desde Brindisi zarpó el almirante Antonio Legnani con la 8ª División con los cruceros *Abruzzi* y *Garibaldi* y dos destructores. Al amanecer del 27 de marzo el *Vittorio Veneto* cruzaba el estrecho de Messina, precedido por la 3ª División conformada por los cruceros pesados *Trieste*, *Trento*, *Bolzano* y tres destructores bajo el mando del almirante Luigi Sansonetti, el cual había cruzado poco antes Messina. A las 11:00 todos los grupos navales se habían unido al buque insignia.

A partir de este momento, la flota navegaría hacia el sureste de Apollonia (Cirenaica) hasta las 20:00. En ese momento, al estar al oeste de la costa de Creta, la primera y la octava División enrumbarían al mar Egeo, hasta la longitud del extremo este de Creta, que se esperaba alcanzaran alrededor de las 08:00 el 28 de marzo. A partir de allí iban a revertir el curso de reincorporarse al resto de la flota, en torno a las 15:00 del mismo día, a 90 kilómetros al sur de Navarino. El *Vittorio Veneto* y las unidades de la 3ª División navegarían hasta el sur de Creta, a un punto cercano a la isla de Gaudo. Si a las 07:00, no se hacía ningún contacto con algún convoy enemigo se invertiría el rumbo.

Había poca visibilidad debido al tiempo, lo que agradó al almirante Iachino. Pero esto trajo otro contratiempo; la escasa participación y cobertura de la Luftwaffe.

Cuando mejoró la visibilidad ocurrió otro problema; a las 12:20, el *Trieste* reportó un avión de reconocimiento británico *Sunderland*, que sobrevoló los buques de la tercera división durante media hora y luego desapareció. El *Sunderland* solo vio la tercera división, como se dedujo de sus informes

de radio decodificados por expertos de cifrado en el buque insignia. No habían visto al *Vittorio Veneto* y los otros cruceros que estaban más atrás. Sin embargo, aquel avistamiento eliminó la primera condición de la operación, la sorpresa. El almirante Iachino estaba seguro de que el almirante Cunningham sabría ahora que la Regia Marina se había hecho a la mar, siendo este hecho su desventaja.

*Era desconocido para el almirante Iachino, y para todos en el lado italiano, que para el almirante Cunningham, la información del Sunderland, solo era una confirmación de los hechos, pues el almirante británico conocía los planes italianos desde hacía días.*

Debo afirmar que este hecho también me fue relatado por el contralmirante Guillermo De Las Casas, quien mantuvo una correspondencia epistolar con los dos almirantes, sir Andrew Cunningham y Angelo Iachino.

*Hut 8*

Sin mayor advertencia, una incursión de barcos de motor italianos cargados explosivos (*Barchini*) atacaron la bahía de Suda, Creta, con todo éxito, el 26 de marzo de 1940. Una vez más las fuerzas especiales italianas lograban atacar en secreto causando un gran daño.

En la madrugada del 26 de marzo, la bahía cretense, fue atacada por seis "barchini" cargados de explosivos. El crucero pesado *York* fue gravemente dañado, la caldera y las salas de máquinas inundadas, en un esfuerzo por salvarlo, tuvo que ser varado. Una gran pérdida en el momento, ya que era el centro de las comunicaciones entre la Royal Navy y las unidades del Royal Air Force basada en Creta. Fue un buen golpe estratégico al debilitar las comunicaciones aliadas en Creta. El almirante Angelo Cabrini, director de la Accademia Navale di Livorno, cuando era cadete en dicha escuela, fue uno de los incursores que logró esta victoria. El condujo el "Barquito" que golpeó el HMS *York*. El almirante Ricardo Fernández Lino y el que escribe, tuvimos el privilegio de ser cadetes educados por este gran oficial italiano. Tuve muchas oportunidades de conversar con él, le impresionó mi curiosidad por la historia naval, aunque esta experiencia será motivo de otro artículo.

El petrolero *Pericles* también fue golpeado y hundido, aunque la mayor parte de su carga se salvó.

El Cunningham escribió sobre el ataque:

"Nuestro único crucero de ocho pulgadas quedó fuera de acción. Una vez más hemos tenido que pagar las consecuencias de la defensa inadecuada de una base de la flota.

Los seis prisioneros fueron recogidos en balsas, y parecía que los barcos de motor con explosivos fueron enviados desde dos torpederos, y que los barcos fueron abandonados por sus tripulantes antes de llegar a los blancos. Algo que siempre me sorprendió fue lo bien que estaban organizados para este tipo de ataques individuales. Ciertamente tenían hombres capaces de las hazañas más valientes".



El almirante Angelo Cabrini tomando juramento de lealtad a la bandera Italiana a mis compañeros de promoción en 1970.

El almirante Angelo Cabrini me comentó que los británicos los trataron con todo respeto, a la altura de lo valiente que se habían comportado ante el enemigo.



El almirante Angelo Cabrini junto con el jefe de Estado Mayor de la Marina Italiana (Es el oficial de mayor estatura), responden el saludo a la compañía de cadetes que recién había jurado lealtad a la Bandera. (El almirante Ricardo Fernández Lino y el que escribe pertenecemos a esa promoción y participamos en ese desfile) Entre los invitados se encontraba el almirante peruano Guillermo De Las Casas.

Para el 24/25 de marzo, el almirante Cunningham era consciente por los informes de inteligencia, con cierta certeza, que la flota italiana se había hecho a la mar para operaciones en el Mediterráneo oriental. Fue un descuido en las comunicaciones de la Luftwaffe (Enigma) que levantaron las sospechas de que las fuerzas del Eje estaban planeando algo en el Mediterráneo centro-oriental.

Otra razón de alarma era que la Regia Marina, rara vez utilizaba el sistema de código Enigma. El 26 de marzo una serie de mensajes adicionales indicaron que los objetivos que se proyectaban atacar, eran campos de aviación en la zona del mar Egeo, hubieron peticiones de información sobre los movimientos de convoyes británicos entre Alejandría y Grecia, y que todo este tráfico de mensajes a que se refería era del la misma operación. Aún así los italianos tuvieron un gran éxito en la bahía de Suda al hundir el HMS *York*, debido al factor sorpresa. Esto

debió motivar aún más al almirante Cunningham a salir de cacería nocturna y buscar el equilibrio de fuerzas y de los méritos de guerra.

Fue así que el elemento sorpresa de los italianos de la operación Gaudo se tornó contra ellos mismos.

Al mediodía del 27 de marzo, el almirante Cunningham sabía, tanto por la información obtenida a través de observación visual del hidroavión *Sunderland* del Escuadrón 230 y los códigos recibidos través de Ultra, que la flota italiana se había hecho a la mar y decidió golpearla por sorpresa, bajo el amparo de la oscuridad.

A eso del mediodía, las Fuerzas Ligeras del vicealmirante (VALF=Vice Admiral Light Forces), al mando del almirante Pridham-Wippell, enarbolando su bandera en el crucero HMS *Orion* había dejado el Pireo, después de repostar, con sus cruceros y dos destructores HMS *Hereward* y HMS *Vendetta*. Los otros dos destructores HMS *Ilex* y HMS *Hasty* estaban en la bahía de Suda recientemente atacada por los italianos y se les ordenó salir a tiempo, para encontrarse con el resto de la fuerza, frente a la isla de Gaudo, el 28 de marzo.

El almirante Pridham-Wippell recibió la orden de dirigirse a treinta kilómetros al sur de la isla de Gaudo, a las 06:30 con sus cuatro cruceros y cuatro destructores. Entre los cruceros se encontraba el HMS *Ajax*, el cual estaba equipado con uno de los mejores equipos radar de la flota y uno de los mejores radaristas; el teniente William English. Los otros tres destructores adicionales permanecerían en el Pireo en espera. Las fuerzas navales griegas estaban también en un alto estado de alerta. La RAF ofreció el máximo servicio de reconocimiento aéreo sobre el mar Jónico y el sur de los mares Egeo y el mar al sur de Creta. En Alejandría la flota de combate consistía en los acorazados HMS *Warspite* (buque insignia), HMS *Barham* y HMS *Valiant*, este último equipado con radar, el nuevo portaviones *Formidable* (también equipado con Radar) y nueve destructores, más 37 aviones de la Flota Aérea, entre los cuales se contaba con13 cazas Fulmar, 14 aviones torpederos (10 Albacores más 4 Swordfish) todos embarcados en el HMS *Formidable*. También se contaba con 5 aviones en las catapultas de los buques de la flota. Los 5 Swordfish del HMS *Ilustrius* estaban ahora en la base de Maleme, Creta.

La flota salió del puerto de Alejandría al caer la noche. El HMS *Warspite* tuvo un percance. Al navegar demasiado cerca de un banco de barro y lo agitó,

contaminando sus condensadores. Esto redujo su velocidad y la de la flota de batalla a 20 nudos, lo cual produjo cierta dificultad.

La flota tomó rumbo noroeste a 20 nudos y pasó una noche sin incidentes.

## AMANECER DEL 28 DE MARZO

En la tarde del 27 de marzo el almirante Iachino cayó en un dilema, debido a que no se interceptaron más señales del hidroavión *Sunderland.* Las señales interceptadas, más bien provenían de la sede naval británica en Alejandría, pidiendo al *Sunderland* más información, pero nada más se supo de la tripulación, considerando que la dotación habría tenido problemas con la radio. Sin embargo, a eso de 18:00 otra señal procedente del *Sunderland* fue interceptada, mediante la cual se limitaba a declarar que habían llegado a Corinto y no tuvo nada más que informar debido a la mala visibilidad, por lo que habían mantenido el silencio de radio.

Lo peor de todo fue que el almirante Iachino recibió la falsa información del reconocimiento aéreo italiano-alemán, de que toda la flota británica estaba en el puerto de Alejandría. Eran las 14:45 del día 28 de marzo.

A este punto, el almirante Iachino estaba convencido de que los británicos retirarían todos sus convoyes. Habían interceptado varias señales más británicas de la categoría "inmediata", que sus hombres de cifrado no habían podido romper. Pero era evidente para él y su personal que los británicos habían emitido una alarma general.

A las 22:00 del día 27 Supermarina había ordenado que la primera y la octava División revertieran el rumbo y se unieran al buque insignia a la mañana siguiente. Habían llegado a la misma conclusión que Iachino; hay pocas posibilidades de interceptar los convoyes y en vista de esta posibilidad, era mejor concentrar sus fuerzas.

A las 06:00 del 28 de marzo, el almirante Iachino dio órdenes de lanzar su avión de reconocimiento.

En este momento el *Vittorio Veneto* estaba navegando hacia el área objetivo. La Tercera División de Cruceros a diez millas a proa, la primera y la octava División estaban a unas quince millas a popa.

A las 06:30, todos los buques estaban a la vista del buque insignia.

El almirante Iachino ordenó a la primera División (almirante Cattaneo) ocupar la estación diez millas al norte del *Vittorio Veneto* y a todos los buques para aumentar la velocidad de 25 nudos.

El almirante Iachino esperó pacientemente desde el puente de su buque insignia y decidió que si no veía nada, a las 07:00, la flota regresaba a sus bases en Italia. Sin embargo, a las 06:35, el avión de reconocimiento del *Vittorio Veneto* informó que una fuerza de cuatro cruceros y cuatro destructores navegaban a 18 nudos al sureste, a unos 50 kilómetros de la flota italiana. Ordenó a la Tercera División (la fuerza más avanzada) de hacer contacto, mientras que los apoyaría con el buque insignia.

A las 07:22, un avión del portaviones HMS *Formidable,* también informó de cuatro cruceros y cuatro destructores; habían avistado la primera y octava división, a cargo de los almirantes Cattaneo y Legnami, unos 35 kilómetros al noreste de la VALF Fuerza B del almirante Pridham-Whippell. Otro avión del mismo HMS *Formidable*, poco después, informó sobre el avistamiento de tres cruceros y seis destructores a 25 millas al sureste de la primera observación; eran los buques de la tercera división italiana a cargo del almirante Sansonetti. Tanto el almirante Cunningham, como el almirante Pridham-Wippell, en un principio pensaban que estos informes estaban relacionados con los buques de ambos y eran por lo tanto fuerzas amigas, confundiéndose el uno con el otro.

El almirante Iachino había cancelado la orden de regresar a la base. Incluso brevemente había renovado la esperanza de encontrar un convoy. El *Vittorio Veneto*, a la velocidad a 28 nudos navegaba al sur para apoyar a la tercera división de Cruceros que navegaba a 31 nudos; la fuerza del almirante Cattaneo (primera división) también había aumentado la velocidad.

A las 07:58 la Tercera División (almirante Cattaneo) avistó el grupo de VALF (almirante Pridham-Wippell). Cerca de las 08:30, El almirante Pridham-Wippell reportó tres cruceros enemigos y destructores al norte de su posición.

Los acorazados de batalla británicos (almirante Cunningham Fuerza A) estaban a unos 90 kilómetros al sureste de la fuerza B de VALF (almirante Pridham-Wippell), navegando hacia ellos a 20 nudos. El almirante Sansonetti continuó siguiendo los barcos británicos a gran velocidad. Desde una distancia

de unos 25 000 metros, abrió fuego, iniciándose así, la batalla de Gaudo Matapán.

La batalla comenzó a las 08:12 del 28 de marzo, cuando los cruceros del almirante Sansonetti abrieron fuego contra barcos británicos del almirante Pridham-Wippell, como se ha dicho, a distancia de 25 Kilómetros, con los cañones de 203 mm, con los cuales estaban equipados los cruceros italianos. Consecuentemente, estaba garantizado, un mayor alcance respecto a los cañones de 152 mm de los británicos y fue solo a las 8:29, que el primer buque de la Fuerza B (VALMIRANTE), el crucero HMS *Gloucester*, comenzó a disparar, naturalmente, a una distancia demasiada elevada para obtener algún resultado. Tanto el almirante Sansonetti como el almirante Pridham-Wippell habían recibido, de sus comandantes, la misma orden; en caso de contacto con el enemigo, retirarse de tal manera que el enemigo los persiga, con el fin de acercar, al enemigo, a los buques más grandes y de mayor calibre, es decir los acorazados. El almirante Pridham-Wippell puso inmediatamente en marcha las tácticas, cayendo hacia el sur, seguido por los cruceros del almirante Sansonetti, los cuales continuaron disparando. Los italianos fueron capaces de horquillar el objetivo, pero ningún tiro dio en el blanco.

El comportamiento de los británicos, por lo general era más propenso a lanzarse al ataque. Iachino desconcertado y molesto por el hecho de que en medio de la batalla, los británicos, se estaban alejando de la posición del *Vittorio Veneto*, en lugar de acercarse, como era su intención, a las 08:36, ordenó al almirante Sansonetti romper el contacto con los británicos, si no era posible cerrar la distancias. Después de veinte minutos de ejercicio inútil con máquinas con toda fuerza, a las 08:55, el almirante Sansonetti ordenó revertir la ruta, cayendo hacia el oeste, regresando hacia el *Vittorio Veneto*. De inmediato, las naves de Pridham-Wippell invirtieron la ruta e iniciaron la persecución de los cruceros italianos, permaneciendo fuera del alcance de los cañones del almirante Sansonetti, pero manteniendo el contacto visual. Los británicos desconocían la presencia del *Vittorio Veneto*. Mientras tanto el almirante Iachino recibió, alrededor de las 09:00, un mensaje del reconocimiento aéreo italiano que informaba de la presencia de un portaaviones, dos acorazados y buques más pequeños. Los avistamientos, eran de una hora antes, sin embargo, apuntaban a una posición muy cercana a la que entonces ocupaban las unidades italianas. A este punto Supermarina informó que el explorador había confundido a los buques italianos con buques británicos, es decir, se armó una gran confusión. Sin embargo, para empeorar las cosas para los italianos, en ese momento el almirante Cunningham estaba a unas 65 millas de

distancia y trató de acortar las distancias para confrontar a los buques italianos con la fuerza principal.

La persistencia de la persecución por unidades del almirante Pridham-Wippell, hizo que alrededor de las 10:35, el almirante Iachino intentara una maniobra para atrapar a unidades británicas, llevándolas hacia el *Vittorio Veneto,* al este y al oeste contra los buques del almirante Sansonetti. La maniobra tuvo éxito en su totalidad y a las 10:56 el acorazado italiano abrió fuego desde una distancia de 23 000 metros a los buques británicos. Solo entonces se dieron cuenta de la presencia en el área del *Victorio Veneto.* El almirante Pridham-Wippell inmediatamente invirtió la ruta, escondiéndose detrás de una cortina de humo. El *Vittorio Veneto* en, veintidós minutos disparó 94 tiros con cañones de 381 mm, pero a pesar de que fue capaz de horquillar el objetivo, no centró ningún buque británico. Solo el crucero HMS *Orion* informó sobre algunos daños menores como consecuencia de un tiro cercano.

El almirante Cunningham, informado de este segundo encuentro, se dio cuenta que aún estaba demasiado lejos para intervenir directamente, consecuentemente hizo decolar un grupo de seis torpederos-bombarderos Fairey Albacore del HMS *Formidable*, con la tarea de atacar el buque insignia italiano. Los torpederos italianos atacaron a las 11:15, los cuales fueron inicialmente confundidos con los cazas biplanos Fiat CR42 de la base de Rodas. Si bien la reacción antiaérea empezó tarde, los artilleros italianos demostraron su eficacia, lo que obligó a los aviones británicos, lanzar sus torpedos desde una distancia demasiado lejana. Con todo el timón a estribor, el buque insignia italiano logró esquivar todos los torpedos, pero esta maniobra obligó a detener el fuego sobre los cruceros de la fuerza B (VALMIRANTE) almirante Pridham-Wippell, que rápidamente se pusieron fuera del alcance de las armas del *Victorio Veneto.* Con los buques del almirante Pridham-Wippell que estaban ahora demasiado lejos, la operación podría ser considerada negativa: ningún convoy enemigo había sido avistado, los destructores estaban cortos de combustible y la falta de cobertura aérea hacía exponer las unidades italianas a los ataques de los aviones provenientes de la base de los enemigos en los aeropuertos griegos. A las 11:40, el almirante Iachino dio órdenes la Escuadra de suspender la acción, cambiar de rumbo y volver a la base, con dirección noroeste.

La escuadra italiana invierte el curso por segunda vez. El almirante Pridham-Wippell renunció a mantenerse en contacto visual con el enemigo y se repliega de cuarenta millas hacia el buque insignia del almirante Cunningham. A las 12.30

horas, la fuerza del almirante Cunningham estaba reunida, con las unidades del almirante Pridham-Wippell quien actuaría como vanguardia, seguida por los destructores de la Fuerza A, los tres acorazados del almirante Cunningham y el HMS *Formidable*, todos los buques principales en línea de combate. La formación británica era ahora más compacta, pero la considerable distancia que la separaba de la escuadra del almirante Iachino y el aumento de la velocidad desarrollada por los barcos italianos, hacía casi imposible de interceptar al enemigo; la única posibilidad de hacer daño a la flota italiana, por parte de la flota británica, era lanzarle los aviones torpederos de la HMS *Formidable*, golpear el cuerpo principal de los italianos (el *Vittorio Veneto*) y obligarlos a disminuir su velocidad.

## POR LA TARDE, 28 DE MARZO

La Escuadra Italiana continuaba dirigiéndose a puertos italianos a toda velocidad sin percatarse sobre la presencia de los acorazados británicos, a apenas 70 millas al sud este. A las 14:25, el *Vittorio Veneto* interceptó un mensaje dirigido a Supermarina desde la base italiana de Rodas, que informaba que a las 12:15 un avión de "investigación estratégica" sobre el mar Egeo, avistó un acorazado, un portaviones, seis cruceros y cinco destructores en el cuadrante de 5 647, o sea a 79 millas al sur este del buque insignia italiano. El mensaje contenía inexactitudes significativas en la composición de la escuadra británica pero dio una buena información sobre la posición del enemigo; el autor de la observación no era un "avión de investigación estratégica", si no dos torpederos de ataque italianos Savoia Marchetti SM79 de la base de Rodas, pero que oficiales observadores de la Regia Marina y que habiendo tratado de atacar al Portaviones HMS *Formidable*, no había obtenido resultados positivos. Esta detección entraba en conflicto con otra realizada radiogoniométricamente poco antes, la cual posicionaba a la flota del almirante Cunningham a más de 170 millas. Por esta razón el almirante Iachino esperaba una confirmación de la última información de Supermarina, pues la Regia Aeronáutica continuamente confundía a los buques italianos con británicos; y lo más grave, ya la Royal Navy y la Royal Air Force tenían equipos disturbadores electrónicos que falseaban las mediciones radiogoniométricas.

A partir de las 14:30, se desataron una serie de ataques aéreos contra la Escuadra Italiana, y en especial contra el *Victorio Veneto*. Las unidades aéreas provenían sea del portaviones HMS *Formidable* que de los escuadrones de la RAF basados en aeropuertos griegos. Fueron contados los ataques contra el *Vittorio Veneto* dos, contra de la tercera División de cruceros y cuatro contra

la primera División, pero ningún buque fue alcanzado. En cambio, fue durante el tercer ataque contra el buque insignia italiano, alrededor de las 15:20, donde intervinieron cinco bombarderos-torpederos (dos Fairey Swordfish y tres Albacora) del HMS *Formidable,* acompañado por algunos cazas y con el apoyo de los Bristol Blenheim de la RAF, con base en Grecia, donde el *Vittorio Veneto* fue golpeado. Se logró este resultado con una combinación de ataques hechos por aviones en picado, para distraer a los artilleros antiaéreos, mientras que tres Albacore se desplegaban frente a la proa del buque insignia para lanzar un ataque desde múltiples direcciones. Dos de los bombarderos-torpederos lanzaron sus armas a distancias demasiado elevadas y perdieron el blanco, pero el ataque del capitán de corbeta Dalyell-Stead fue hecho a menos de 1 000 metros de la nave y fue derribado de inmediato luego del ataque, por las defensas antiaéreas, hecho que no detuvo al torpedo que detonó al costado izquierdo del buque, a la altura de las hélices, siendo las 15:29. El eje externo se rompió y el eje interior quedó dañado. El timón quedo bloqueado y el buque embarcó 4 000 toneladas de agua de mar por popa, inclinándose 6° a babor. Durante seis minutos, el buque permaneció inmóvil y luego a las 15:36 fue capaz lanzar las máquinas y proceder a gobernar con el timón a mano. A las 16:42 se las arregló para volver rumbo anterior, con la velocidad reducida a 15 nudos después de hacer un giro completo de 360 grados.

El torpedeamiento del *Vittorio Veneto* cambió el orden de prioridad del comandante italiano; el rescate de la nave dañada ahora se convirtió en el objetivo principal de las operaciones para el almirante Iachino. El almirante optó por una organizar una formación defensiva de regreso a los puertos italianos, para proteger su buque insignia. Organizó una formación de cinco filas paralelas, a menos de 1 000 m de distancia entre ellas; al centro la *Vittorio Veneto* precedida y seguido por sus destructores de escolta, *Granatiere* y *Fuciliere* a proa, *Bersagliere* e *Alpino* a popa. En ambos lados puso a los cruceros pesados de la primera división a la derecha, mientras que los de la tercera división a la izquierda, y sobre el lado externo de los cruceros, dos filas de destructores, la novena flotilla a la derecha y doceava flotilla a la izquierda. Los cruceros ligeros del almirante Legnani fueron destacados más al norte y dejados libres para actuar en forma independiente. A las 17:00 el almirante Iachino había recibido un mensaje de reconocimiento alemán que señalaba la presencia de un grupo de cruceros ligeros enemigos sur de Cerigo y el almirante, ordenó al almirante Legnani hacer frente a esta amenaza potencial.

La lentitud del *Vittorio Veneto* averiado había permitido al almirante Cunningham posicionarse aproximadamente 55 millas de la Escuadra italiana, pero la posibilidad de atraparlo era muy baja y más aún luego de algunas

reparaciones posteriores que hicieron que el *Vittorio Veneto* diera 19 nudos. Los buques de guerra británicos seguían sin poder superar los 20 nudos. Las horas de luz se reducían y conforme se acercaban al oeste, la flota británica arriesgaba ataques de la aviación germano-italiana desde las bases del sur de Italia. El almirante británico tenía necesidad de nueva información y decidió enviar a su mejor observador de confianza, el capitán de corbeta Bolt, a observar los buques italianos mediante el hidroavión del HMS *Warspite*; Bolt interceptó la escuadra italiana en torno a las 18:20, y señaló, con toda precisión, la ruta y composición de la flota italiana. Confirmó que el *Vittorio Veneto* estaba dañado y que los buques italianos avanzaban a una velocidad muy lenta. El almirante Cunningham decidió aceptar los riesgos de una batalla nocturna, ordenó ulteriores ataques aéreos sobre los buques italianos y continuó la persecución.

El sol se puso a las 18:55 y aprovechando la penumbra, una nueva ola de bombarderos-torpederos del HMS *Formidable* y de Bombarderos de la RAF se abalanzó sobre los buques italianos; eran las 19:30. A pesar de la confusión y la falta de visibilidad dada por la luz tenue y las cortinas humo defensivas, los comandantes de los buques italianos fueron capaces de seguir la formación y esquivar los ataques de los aviones enemigos. La última incursión británica terminó a las 19:45, y a primera vista parecía que no se había producido ningún daño. Ningún buque italiano señaló que había sido golpeado. Solo a las 20:11, el almirante Iachino recibió un informe que el crucero pesado *Pola* se estaba quedando atrás del resto de la formación.

## EL ALMIRANTE CATTANEO INVIERTE EL RUMBO

Estando a la cola de la fila formada por los cruceros de la primera División, el *Pola* fue alcanzado por un torpedo en torno a 19:50, en los momentos finales del ataque aéreo británico. Un Swordfish con base en el *Formidable*, piloteado por el teniente C. P. C. Williams, aprovechando un hueco en la cortina de humo, había conseguido acercarse al crucero antes de lanzar su torpedo, llegando a golpear al gran buque en popa. El daño era considerable; el torpedo había estallado en la altura de la sala de calderas número 3 y turbinas de babor, matando a todos los fogoneros y los mecánicos que se encontraban en ese momento, dañando severamente cuatro de las ocho calderas y la total destrucción de las tuberías de vapor de las otras dos. El crucero embarco 3 500 toneladas de agua, quedando la nave, prácticamente a la deriva y carente de energía eléctrica, por lo que era imposible mover las torres de los cañones principales o cualquier otra artillería.

La noticia de daños a bordo del *Pola* llegó por primera vez al puente de mando del *Zara*, el buque insignia de la Primera División, alrededor de las 20:00, cuando se dieron cuenta de que el crucero se estaba quedando muy por detrás del resto de la formación. A las 20:11, el almirante Cattaneo envió un mensaje al capitán de navío Manlio de Pisa, comandante del *Pola*, preguntando cuáles eran los daños sufridos por el buque. Este mensaje también fue interceptado por el *Vittorio Veneto*, informando así, al almirante Iachino sobre la situación. Unos minutos más tarde, el *Pola* respondió diciendo que ya no era capaz de moverse y que necesitaba ayuda y remolque. El mensaje del *Zara* al *Victorio Veneto*, recién llegó a las 20:15, debido a la lentitud del sistema de descifrado. Entre el buque insignia italiano y el buque insignia de la Primera División se produjeron un intercambio de mensajes que se entrecruzaron entre ellos. A las 20:18 el almirante Iachino le ordena al almirante Cattaneo de enviar toda la Primera División del rescate del *Pola*, mensaje entregado al almirante Cattaneo a las 20:21. A las 20:27, a la vez viene dando al almirante Iachino, mensaje previo del almirante Cattaneo, en el que le solicitaba que envíe, "salvo orden contrario", solo dos destructores de escolta para ayuda del *Pola*. Al darse cuenta de que los dos telegramas se cruzaron, El almirante Cattaneo no obedeció de inmediato la orden de su comandante, pero a las 20:24 envió un segundo mensaje al almirante Iachino: *Le pregunto si puedo cambiar rumbo con el fin de prestar auxilio al buque Pola*, el mensaje fue entregado a las 20:56 en el buque insignia italiano y el almirante Iachino respondió afirmativamente. A las 21:06, una hora después del torpedeamiento del Pola, los cruceros *Zara* y *Fiume*, seguidos por los destructores *Alfieri*, *Carducci*, *Oriani* y el *Gioberti*, invirtieron la ruta y procedieron al rescate de la nave dañada.

La inversión del rumbo de los cruceros de la Primera División fue el punto de inflexión de la batalla: ¿Por qué el almirante dio esa orden? Como el almirante informaría después, probablemente porque creía que los destructores solo podrían recuperar a la tripulación del crucero *Pola* y hundir al crucero, mientras que para ejecutar el remolque, eran necesarias unidades mayores. A las 20:05 el almirante Iachino había recibido de Supermarina una segunda detección radiogoniométrica que marcaba las posiciones de los buques británicos a unas 70 a 75 millas al sur-este de la Escuadra Italiana, estando el almirante Cunningham aún más cerca, a unas 55 millas de distancia. Por alguna razón ese mensaje no fue tomado con la debida consideración a la hora de tomar las decisiones; el almirante Iachino transmitió órdenes solo de invertir el rumbo al almirante Cattaneo, pero no dio instrucciones sobre la forma de ejecutar la operación de ayuda. Solamente en el mensaje de las 21:16, da instrucciones de abandonar el *Pola* en caso de contacto con las fuerzas enemigas superiores. Tanto el almirante Iachino como el almirante

Cattaneo, por otro lado, ignoraban sobre la presencia de los acorazados del almirante Cunningham, así como el hecho de que los británicos estaban perfectamente equipados y entrenados para el combate nocturno, al tener instalados en algunos de sus buques acorazados el sistema Radar. A causa de la maniobra para invertir el rumbo, los destructores de la novena Flotilla se quedaron a popa de los cruceros de la primera división, en lugar de proceder a proa de los mismos, en formación de abanico, como se solía hacer según doctrina. El almirante Cattaneo no ordenó rectificar la formación, permaneciendo en línea como quedaron después de la inversión del rumbo. Así la primera División procedió hacia el este a una velocidad reducida de 16 nudos y aumentando luego hasta los 20, hecho que se justificaba en parte, por la escasez de combustible a bordo de los destructores.




## LA NOCHE DE MATAPÁN

Cunningham se había quedado sin información sobre la Escuadra Italiana desde el final de la última incursión aérea, a pesar de haber sido informado por los aviadores, que un acorazado de la clase Littorio había sido dañado. El almirante decidió entonces enviar por delante a los cruceros del almirante Pridham-Wippell y tomar contacto con el enemigo, haciéndolo seguir, por la flotilla de los ocho

destructores al mando del capitán de navío Philip Mack. Entre las 20:15 y 20:25, el almirante Pridham-Wippell había descubierto, inmóvil al *Pola*, gracias a los radares instalados en el HMS *Orion* y HMS *Ajax*, y se limitó simplemente informar la ubicación al almirante Cunningham y navegó hacia el Noreste. Los pilotos de la RAF habían indicado la presencia en el área de dos acorazados clase *Conte di Cavour*. En realidad fueron el *Ducca degli Abruzzi* y *Garibaldi* que estaban al noroeste de Creta y el almirante británico consideró prioritario hacer contacto con estos buques, aprovechando las ventajas británicas en las lácticas navales nocturnas de combate. Poco después, el destructor del comandante Mack, pasó delante del *Pola* y también se limitó solo a señalar la posición y seguir adelante, en busca de la mayor parte de la formación italiana. Alrededor de las 22:00, el almirante Pridham-Wippell vio en las pantallas de sus radares, ecos de otras cinco unidades en el mar; esas eran las unidades del almirante Cattaneo, quien continuaba imperturbable hacia el *Pola*. Se dice que con la finalidad de no interferir con las operaciones del comandante Mack, el almirante Pridham-Wippell impuso un rumbo mucho más al norte; sin embargo lo que se ve en las cartas geográficas de la batalla es que el citado almirante, comandante de los cruceros ligeros británicos, invierte su posición con la de los acorazados británicos para no interferir en el momento que abrirían fuego. Estas maniobras permitieron que se alejara el grueso de la Escuadra Italiana. Lo que sucedió es que al mismo tiempo, el almirante Iachino hizo un cambio de rumbo, dejando al comandante Mack y al resto de los buques británicos, más al sur de la formación italiana, dando como resultado que ninguna de las unidades británicas pudiesen volver a establecer contacto con el grueso de la flota enemiga.

A las 22:20 el radar del *Valiant* detecta el *Pola*, pero lo confunde con un acorazado de la clase *Littorio*, que fuera dañado en los ataques aéreos anteriores. El almirante Cunningham dio órdenes de apuntar todas las piezas de artillería de sus tres acorazados en contra del inmovilizado *Pola* situado a babor de la formación británica. A bordo del *Pola*, paralizado y completamente en la oscuridad, la confusión era tal que, en la visión de las siluetas oscuras de los buques británicos, el comandante De Pisa ordena lanzar una señal de bengala, convencido de que se trataba de las unidades italianas enviadas al rescate. Antes de que el almirante Cunningham diera la orden de abrir fuego, el comodoro Edelsten que estaba en el puente de la HMS *Warspite*, observando con binoculares algo a estribor de la formación británica, observaba la silueta de dos grandes buques que procedían de la dirección opuesta. Convencidos de que se trataban de unidades británicas que habían perdido el rumbo, Edelsten anunció el descubrimiento al almirante Cunningham, que miraba para el otro lado; pero el misterio fue resuelto por

el capitán de fragata Power, un oficial submarinista el cual era el ayudante de campo del almirante, comandante en Jefe de la "Mediterranean Fleet". Fue el comandante Power, quien de inmediato, con ojos de submarinista, reconoció la silueta de los dos cruceros de la clase Zara italianos. Las unidades vistas por el comodoro Edelsten y casi de inmediato, observadas por el radar del *Valiant* y el destructor HMS *Stuart,* eran efectivamente la de los cruceros del almirante Cattaneo, quien, sin darse cuenta de la proximidad de la flota británica, siguió en silencio hacia el *Pola*. Las armas de los cruceros italianos estaban trincadas hacia la línea de crujía, pues para los italianos, el armamento a ser usado de noche eran los torpedos. El almirante Cunningham ordenó un giro estribor a sus tres buques de guerra, quedando en línea paralela a la formación italiana, dejando así, a la formación británica en una excelente posición para hacer fuego con sus cañones de 15 pulgadas.

A las 22:27 los buques del almirante Cattaneo fueron iluminados por los reflectores del destructor HMS *Greyhound,* y poco después fueron blancos del fuego de los acorazados del almirante Cunningham, todos dotados con cañones de 381 mm (15 pulgadas), disparando desde una distancia de entre 3 500 y 2 600 m, prácticamente a quemarropa. En tres minutos, el *Zara* recibió cuatro impactos del HMS *Warspite*, cinco impactos del HMS *Valiant* y cuatro del HMS *Barham*, mientras que el *Fiume* fue alcanzado por dos impactos del HMS *Warspite* y uno del HMS *Valiant*. Los dos buques se redujeron a piras ardientes, sin siquiera tratar de reaccionar ante el ataque. La atención de los británicos luego pasó a los cuatro destructores italianos que seguían a los cruceros. Las unidades italianas cayeron hacia estribor, en un intento de escapar de los disparos de los acorazados, pero el *Alfieri* fue golpeado gravemente. El *Carducci* intentó crear una cortina de humo para proteger a las otras unidades, pero también se convirtió en una pira ardiente. Solo el *Gioberti* y el *Oriani* lograron escapar de los disparos británicos, protegidos por la oscuridad, aunque el primero fue gravemente dañado. La maniobra de los destructores italianos engañó al almirante Cunningham, a tal punto que los británicos estimaron un intento de contraataque. Entonces, el almirante se apresuró a retirarse de la zona de combate y dejar las tareas de echar a pique lo que quedaba de los cruceros italianos, a los destructores británicos, luego de toda esta batalla tan desigual.

El *Alfieri,* herido de muerte, resistió combatiendo, hizo algunos disparos con su artillería contra los destructores británicos y también logró el lanzamiento de tres torpedos contra los acorazados ya distantes. El *Alfieri* terminó destrozado por un torpedo lanzado por el destructor británico HMAS *Stuart*, saltando por los

aires y se hundió con casi toda la tripulación alrededor de las 23:30. El *Carducci*, tuvo igual suerte y hundido por un torpedo lanzado por el destructor HMS *Havock*, alrededor de 23:45, después de que los sobrevivientes de la tripulación habían abandonado el buque en llamas. Poco antes, en torno a 23:15, el *Fiume*, hundiéndose de popa, se volcó y se hundió. Más larga fue la agonía de *Zara*, cuyos restos tuvieron que ser dinamitados por la propia tripulación alrededor de las 02:40 el 29 de marzo.

## HUNDIMIENTO DEL *POLA*

Terminando la batalla el almirante Cunningham decidió reunir su flota, la cual estaba muy dispersa, en previsión de un regreso a la base. Si bien la orden de concentrarse no estaba dirigida a ellos, sea el almirante Pridham-Wippell como el comandante Mack interrumpen la búsqueda de la Escuadra del almirante Iachino ya bastante lejos y enrumbaron hacia el cuerpo central británico; eran las 00:30. El almirante Cunningham quedó muy disgustado por esta confusión y le ordenó al comandante Mack continuar la búsqueda de la Escuadra italiana. Tras dos horas de infructuosa búsqueda, Mack recibió la orden del almirante Cunningham de terminar tal acción y dirigirse a dar el golpe de gracia al *Pola*, que había sido olvidado por los británicos después del choque con los cruceros del almirante Cattaneo. El buque insignia de Mack, el destructor HMS *Jervis*, se acercó al *Pola* con la intención de torpedearlo, pero viendo que no existían de signos de hostilidades, el comandante británico ordenó rescatar la tripulación, acoderándose al inmóvil *Pola*. Los británicos informaron que habían encontrado, en el crucero una cierta confusión entre la tripulación, referida más adelante como una falta total de disciplina. Sin embargo, los hechos tenían una explicación diferente. Cuando el crucero fue torpedeado por los aviones británicos a las 19:30 del día anterior, varios hombres se arrojaron al mar, convencidos de que el buque se hundiría. Al no suceder esto, muchos regresaron a bordo, con síntomas de hipotermia y hubo que evitar el congelamiento, que en muchos de ellos ya se había iniciado. Para ello se quitaron los uniformes mojados e ingirieron abundantes cantidades de alcohol. Las imágenes de marineros semidesnudos y posible estado de ebriedad causaron en los británicos una falsa imagen, que los llevó a pensar en posibles hechos de indisciplina a bordo de la unidad italiana. Transferida la tripulación italiana del *Pola*, a bordo de los destructores británicos, el HMS *Jervis* remató el crucero italiano con un torpedo, echándolo a pique. Eran las 3:55 del día 29 de marzo, el combate de GAUDO-MATAPÁN había terminado y a partir de este momento, las órdenes del almirante Cunningham fueron para rescatar a los sobrevivientes en lo posible.

Los fogonazos de la batalla fueron también divisados desde el *Vittorio Veneto*, que ahora estaba a solo 40 millas. El almirante Iachino envió un mensaje preguntando al almirante Cattaneo, si la primera división estaba bajo ataque, pero no le contestaron. El almirante Cattaneo y muchos marinos italianos más ya habían muerto.

Durante las horas siguientes, hasta el amanecer, las unidades británicas peinaron la zona de combate para socorrer a los sobrevivientes, logrando recuperar unos 900. Alrededor de las 11:00 del 29 de marzo, un avión de reconocimiento alemán había avistado la formación británica y el almirante Cunningham, para evitar ataques aéreos contra sus buques, dio órdenes de suspender las operaciones de rescate y regresar a la base. Al abandonar la zona de batalla, el almirante Cunningham envió un mensaje radio dirigido personalmente al Jefe del Estado Mayor de la Escuadra Italiana almirante Riccardi, con las coordenadas donde se encontraban el resto de los sobrevivientes, aún en el mar, invitándolo a enviar un buque hospital. El almirante Riccardi, agradeció el gesto caballeresco al almirante británico y le informó que había ordenado enviar a la zona, al buque hospital *Gradisca*. El citado buque hospital, llegó a la zona de combate, el 31 de marzo, encontrando flotando en el mar, miles de cadáveres de marineros italianos con el chaleco salvavidas puesto, junto a 147 tripulantes y 13 oficiales sobrevivientes, siendo todos llevados a bordo del buque hospital italiano.

Desde el punto de vista material, el almirante Cunningham había infligido una derrota aplastante a la Escuadra italiana; había hundido tres cruceros pesados italianos y dos destructores y dañado, un acorazado y un destructor. Los británicos salvaron a 55 oficiales y 850 tripulantes todos náufragos italianos, además de los 22 oficiales y 236 hombres del crucero *Pola*. Murieron alrededor de 2 500 marinos italianos. Entre los caídos estaba el almirante Carlo Cattaneo, el comandante del *Zara*, capitán de navío Luigi Corsi, el comandante del *Fiume*, capitán de navío Giorgio Giorgis y el comandante del valeroso *Alfieri*, capitán de navío Salvatore Toscano. Todos ellos perecieron a bordo de sus unidades. Solo sobrevivieron, el comandante del *Pola*, capitán de navío Manlio de Pisa, rescatado por el destructor británico *Jervis*, mientras que el comandante del *Carducci*, capitán de fragata Alberto Ginocchio sobrevivió al hundimiento de su unidad y se recuperó el buque hospital *Gradisca*.

Cuando el almirante, Iachino regresó a puerto, fue convocado al Ministerio de la Marina para informar sobre la batalla al almirante Riccardi. El primer punto que se tuvo que aclarar fue, de que Supermarina (Roma) y no el Comandante en el Mar, establecía la estrategia de las operaciones. Una situación totalmente distinta a la británica. Las instrucciones desde Roma venían dadas fragmentadamente

a lo cual se sumaba una total descoordinación con el apoyo aéreo, sea para la información de inteligencia operativa o estratégica, agregándose el hecho de que el mismo apoyo aéreo táctico fue casi inexistente

Consecuentemente, durante el informe hecho directamente a Mussolini, el Duce no se comportó hostilmente con el almirante Iachino. Y esto era obvio, pues fue el mismo Benito Mussolini, quien orientado por Italo Balbo, se opuso a la construcción de los portaviones. Sin embargo, en la entrevista, Mussolini impuso limitaciones operativas para las operaciones navales futuras; es decir que los futuros movimientos "solo se darían en aguas cubiertas totalmente por el alcance de vuelo de los aviones de combate italianos y consecuentemente a no más de cien millas de la costa", esto mientras se terminaban de construir los portaviones *Aquila* y *Esparviero*.

El desastroso resultado de la batalla tuvo *consecuencia* como consecuencia principal, la total ausencia, dispuesta por el mismo Benito Mussolini en el Mediterráneo Oriental. Solo un mes después de la batalla, los británicos evacuaron estratégicamente Grecia y Creta, operaciones totalmente marítimas sin oposición naval alguna, solo por algunos submarinos alemanes e italianos, sumados a los ataques de la Luftwaffe, aunque con grandes pérdidas para la Royal Navy. Después Matapán la estrategia de guerra naval, fue conducida bajo el lineamiento de no volver a sufrir grandes pérdidas, es decir no arriesgar buques principales. Supermarina fue responsabilizada de no haber coordinado en forma cabal y efectiva, la cobertura y reconocimiento aéreo, así como el haber dado al almirante Iachino, comunicaciones imprecisas, contradictorias, poco claras y sumamente retardadas. Se responsabilizó de errores tácticos a los almirantes Iachino y Cattaneo quien yace en la lista de desaparecidos en el mar, durante la noche del 28 de marzo de 1941.

Es muy difícil criticar las decisiones del almirante Iachino o la del almirante Cattaneo. El solo hecho de no disponer de SISTEMAS RADAR como sí los disponían algunos buques del almirante Cunningham, los ponía en una total desventaja táctica para la toma de decisiones, a pesar de que muchos de los elementos que proporcionan un contacto con la flota contraria.

## LAS CAUSAS DE LA DERROTA

El resultado de la batalla de Matapán fue la consecuencia de los desarrollos de una doctrina de inteligencia, doctrina táctica y desarrollos técnicos, llevados a cabo por los británicos.

Las tripulaciones del almirante Cunningham, de hecho, poseía muchas ventajas sobre las tripulaciones del almirante Iachino.

## EL RADAR

A bordo del HMS *Orion* y del HMS *Ajax* se instalaron radares y desde el inicio de la guerra, lo que permitió localizar al *Pola* a pesar de las condiciones de navegación nocturna. La elaboración de doctrinas sobre su uso ya había empezado desde 1938. Adjuntó a este trabajo las memorias escritas en inglés de un oficial canadiense, el teniente William English, quien era el oficial al mando del Departamento Radar del HMS *Ajax* y que en la actualidad vive. He sido autorizado por su hijo David English para publicar este documento que trata las vivencias de este experto oficial en radares durante toda la guerra y demuestra la importancia dada a los equipos Radar por parte de los británicos. No conozco las razones del por qué no fueron instalados estos equipos en los buques de la Marina Italiana, lo que sí puedo afirmar es que varios científicos italianos, entre ellos el profesor Ugo Tiberio, profesor de la Academia Naval de Livorno, y autor de la Ecuación Radar, trabajo reconocido mundialmente, a quien siempre le escuché afirmar que había logrado un radiolocalizador más eficaz que los mismos equipos británicos, pero que la Marina básicamente había perdido el interés en esta investigación. Luego escuché a otros oficiales italianos que el error principal del Estado Mayor de la Marina Italiana, fue no advertir como un sistema de detección de este tipo, podía cambiar de plano las tácticas navales.

## LOS PORTAVIONES Y APOYO AÉREO NAVAL

Creo que sobre este error inducido por Italo Balbo de pretender hacer ver que la Italia era un gran portaviones, hay poco que discutir. En mi opinión, una marina sin portaviones no puede medirse con otra que sí tenga portaviones y más con el hecho de que posicionar un portaviones, aprovechando el elemento sorpresa y atacar una base como la de Tarento, fue largamente posible, como lo fuera más tarde, para los japoneses en la "Segunda Taranto"; el ataque de Pearl Harbour y como lo pudo ser también en la Batalla de Midway, donde se tuvo la suerte de decodificar el significado de la palabra AF, de lo contrario las consecuencias en el Teatro del Pacífico hubiesen sido impredecibles. La capacidad de lanzar ataques aéreos y coordinar directamente el reconocimiento fueron las causas de la decadencia de los poderosos acorazados, que difícilmente podría soportar

ataques aéreos repetidos y bien realizados por parte de unidades aéreas basadas en los portaviones. La batalla de Matapán sirvió para demostrar el dominio de la aeronave sobre el Acorazado de Batalla, hecho que se demostraría cabalmente en mayo de ese mismo año con el hundimiento del *Bismark*.

## LA INTELIGENCIA ESTRATÉGICA Y OPERATIVA

Ultra permitió al almirante Cunningham saber de antemano los movimientos de la flota italiana y jugó un papel importante en Matapán. Después de la guerra, de hecho, se demostró que la detección de la Escuadra Italiana por el *Sunderland* fue una operación simulada en realidad, para no despertar sospechas, del hecho que los británicos habían interceptado y descifrado los mensajes transmitidos por Supermarina a la X CAT Ítalo Alemana, para la preparación del apoyo aéreo, haciendo uso del famoso sistema "Enigma".

Este tema apasionaba a nuestro almirante Guillermo de las Casas, quien al referirme sobre la correspondencia escrita y sostenida directamente por él, con el almirante Cunningham y al ser preguntado sobre este tema, el almirante británico solo se limitó a repreguntarle de dónde había sacado esa información, pero que nunca se lo negó.

*En este combate se demostró que los italianos tendrían que cambiar totalmente su doctrina de "Combate Nocturno"*

**Contralmirante Óscar Penny Cabrera.** Ingeniero Electrónico por la Universidad Nacional de Ingeniería y Doctor en Ingeniería Electrónica por la Universidad de Pisa, Italia. Penny se desempeña actualmente como Director de la Escuela Académico Profesional de Ingeniería Electrónica, Facultad de Ingeniería, de la Universidad Ricardo Palma, y ha sido Presidente de la Sección Perú del Institute of Electrical and Electronics Engineers Inc. (IEEE ) para el periodo 2011–2012. Ha sido representante del Perú en la Organización Marítima Internacional, Director General de Personal y Director General de Logística en la Marina de Guerra del Peru. Es Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y colaborador de su revista institucional.

Email: opennyc@hotmail.com

# *Apuntes sobre el desarrollo naval argentino 1922-1928*

CAPITÁN DE FRAGATA ARA GUILLERMO SPINELLI
TENIENTE DE NAVÍO ARA MAURO FERNANDO FIGUEROA

## INTRODUCCIÓN

*D*urante los primeros años del siglo XX la Armada Argentina, había experimentado un importante crecimiento, no solo en cuanto a la adquisición de medios navales sino en la consolidación de sus estructuras funcionales y educativas. Posteriormente, en procesos casi paralelos, el estallido de la Primera Guerra Mundial (1914), la fuerte crisis económica que asoló a Argentina en aquellos años y el ascenso al poder del líder de la Unión Cívica Radical, Hipólito Yrigoyen (1916-1922), se constituyeron como elementos que coadyuvaron –en diverso grado de importancia– en la prácticamente paralización de las actividades de la Marina y el progresivo deterioro de su material.

Comparativamente, la disminución en poderío era notable, para los festejos por el Centenario de la Revolución de Mayo, la flota de guerra argentina alcanzaba a 121 000 toneladas de desplazamiento y diez años después había descendido a escasamente 80 000 y más de la mitad de esta cifra que era representada por la sumatoria del tonelaje de los dos acorazados, el *Moreno* y el *Rivadavia* (55 000). Este escenario realmente era preocupante.

Por ello, la asunción del presidente Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928) y la designación del almirante Manuel Domecq García significó para la fuerza la posibilidad de recobrar y modernizar parte del poderío perdido. El presente artículo pretende ser solo un trabajo orientador sobre algunos aspectos relacionados a este

proceso que culminaron con un desarrollo en el ámbito naval de importancia que fue continuado en la década siguiente. Se focalizará puntualmente en dos aspectos centrales, la manera en que se pudo solucionar los inconvenientes causados por el deterioro del material (leyes 11.222 y 11.378) y la respuesta dada ante la problemática de formación del personal subalterno (surgimiento de la Escuela de Mecánica de la Armada).

## EL IMPULSO

La llegada de Marcelo T. de Alvear (1922-1928) a la presidencia argentina significó la instalación en el poder de un hombre que marcó profundas diferencias con el estilo de gobierno de su antecesor Hipólito Yrigoyen (1916-1922), no solo en el ámbito de lo simbólico sino también en cuestiones concretas. A pesar de pertenecer al mismo partido político (la Unión Cívica Radical), el nuevo mandatario señaló su decisión política de actuar con autonomía y lejos de las disputas partidarias en las que estaba sumida su fuerza política[1].

Para el nombramiento de sus ministros castrenses, Alvear también decidió marcar diferencias notables con su antecesor y volvió a la vieja tradición de colocar en esos cargos a militares de una larga trayectoria e importante reconocimiento profesional: en Ejército al coronel Agustín P. Justo[2] y en Marina al almirante Manuel Domecq García[3]. En vista de estos nombramientos, el cambio presidencial significaba también para las Fuerzas Armadas un alivio y la recomposición de las relaciones con el Poder Ejecutivo, con la abierta posibilidad de continuar con el proceso de equipamiento que había quedado trunco durante el periodo 1916-1922[4].

Es de destacar que la relación de la fuerza naval con el presidente Alvear disponía positivamente a los oficiales superiores para plantear los problemas que los aquejaban conscientes de tener mejor recepción a sus demandas y necesidades. Los presupuestos tuvieron un importante aumento conforme a la evolución de las finanzas del país: el Ejército por ejemplo, registraba en 1922 la suma de 54 millones de pesos y, a fines de la gestión alvearista llegaba a 111,5 millones. La Marina también experimentó un significativo aumento en las partidas presupuestarias, en 1920 la cifra total era de 36 023 mientras que en 1927 el monto se había extendido a 48 117 millones de pesos[5].

Siguiendo la tendencia de la evolución de los montos que le correspondieron a la Marina, se puede observar que las cifras señalan el notable incremento entre

los años 1920 y 1927 producto de la política de modernización y adquisiciones que el ministro de Marina y el presidente radical implementaron en esos años.

Atento a estas posibilidades, una de las primeras medidas que tomó el flamante titular de Marina fue ordenar un intenso estudio de las necesidades de la Armada[6], tomando como referencia el estado de situación derivado de la guerra mundial en América del Sur a efectos de evaluar las posibilidades de retomar el proceso de modernización de la fuerza naval.

Este pedido no era nuevo, desde los primeros tiempos del gobierno anterior hubo ingentes gestiones para obtener un concreto apoyo y emprender una política a largo plazo que le permitiese renovar paulatinamente el material naval y adaptar a las bases y apostaderos navales, a las crecientes necesidades que las nuevas tecnologías urgían. En la práctica, los oídos del líder radical no estaban receptivos ante las cada vez más constantes y crecientes señales de alerta emanadas desde los ámbitos navales y sectores de la prensa gráfica.

Por ello, se entiende que ante la estratégica oportunidad que se le presentaba a Domecq García y a los oficiales que lo acompañaban en la gestión ministerial, no dudasen en impulsar el proyecto de modernización señalado.

Alvear sabía, que la alianza política implícita que existía entre él y su antecesor se disolvía con cada medida que afectaba los intereses creados para sostener su influencia sobre los aspectos políticos del país. Sin el apoyo de un gran número de radicales aliados a Yrigoyen, el nuevo presidente debió establecer nuevos lazos y aprovechar su condición de figura representativa de la alta sociedad para generar un plafón político que le permitiese gobernar. Por ello es que afianzó su vinculación con los navales y en la misma medida con el Ejército: la asistencia a conferencias, reuniones sociales, actos, ejercitaciones, etc. fueron algunos de los mecanismos utilizados para lograr esa finalidad[7].

Además, a diferencia de Yrigoyen, Alvear consideró que un país fuerte en el ámbito regional y con grandes perspectivas de convertirse en una gran potencia mundial, debía contar con unas fuerzas armadas equivalentes y a la altura de sus potenciales capacidades, con posibilidades reales de controlar y defender su soberanía terrestre, marítima y aérea en un clima internacional tan extremadamente volátil como lo era el de los años veinte[8].

## ¿PARA QUÉ TENER UNA MARINA DE GUERRA FUERTE?

La política nacional definida desde el Ejecutivo señalaba su carácter meramente defensivo, evitando mediante la negociación diplomática aquellos conflictos que pudiesen conducir a un conflicto armado. La Secretaría del Ministerio de Marina señalaba en un documento reservado de aquellos años:

> "...que nuestro gobierno elimine de su política nacional toda ambición desmedida y deseo de dominio, no implica que otros países hagan lo mismo; en tal caso, podemos llegar a chocar con ellos en defender nuestros propios intereses[9]".

La perspectiva de probables conflictos armados con los países limítrofes, en especial con Chile y Brasil no era tan alejada. Todavía resonaban los ecos de la crisis diplomática con Chile a fines del siglo XIX y los memoriosos recordaban los problemas con Brasil a causa de su creciente política armamentista en 1905. La lucha por la hegemonía en el Cono Sur giraba en torno a la rivalidad entre estos países y Argentina, aún después de casi veinte años.

Los acontecimientos europeos desatados a partir de 1914 produjeron modificaciones en la configuración de alianzas entre estados y dejaban la sensación en gran parte del mundo de la proximidad de un inminente estallido bélico de dimensiones desconocidas. Habían mostrado además la fragilidad de los tratados y los pactos de no agresión suscriptos por los países durante esos años.

Es en ese contexto que se pensaba que América del Sur no sería ajena al estallido, por lo que "nuestro país debe estar preparado para afrontar airosamente cualquier clase de conflicto posible"[10], manifestando a continuación la necesidad de:

> "...calcular nuestros requerimientos en base a los más posibles enemigos y seguir atentamente las variaciones de la situación internacional, a fin de adoptar las previsiones que ella vaya aconsejando[11].

La Argentina de aquellos años, carente de industrias importantes y productora de materias primas, mantenía una total dependencia de su comercio exterior. Para satisfacer las necesidades industriales de la sociedad, lo cual quedó evidenciado con la crisis económica vivida mientras duró la guerra. Los análisis geoestratégicos de los marinos revelaban que en caso de un conflicto bélico con Chile o Brasil los intercambios comerciales por vía marítima podían ser afectados conduciendo a un desequilibrio comercial de grandes proporciones[12].

La posición geográfica argentina exigía el dominio del mar para afrontar una confrontación bélica con otro estado. La historia del país lo había demostrado en el siglo anterior con las luchas independentistas y durante la organización nacional. Las enseñanzas de la Primera Guerra resaltaban la importancia de tener una armada de guerra poderosa que garantizara el dominio marítimo y la posibilidad de bloquear el comercio del enemigo y asfixiarlo económicamente.

Estas eran las líneas de pensamiento que los marinos argentinos analizaron para justificar e impulsar el desarrollo de un esquema, esto permitió obtener el apoyo de amplios sectores sociales a su plan de crecimiento, renovación y adquisición de material naval. Todo ello en función de la visión de país que pretendían construir: una Argentina dueña de un liderazgo indiscutido en el Cono Sur y en el continente que gravitase protagónicamente en el concierto de las naciones más importantes del mundo[13].

## EL ESTADO DE LOS BUQUES. UNA PESADA HERENCIA

Como se señaló, Domecq García ordenó la realización de un estudio de las condiciones de los buques que conformaban la flota de mar. Estaba al tanto del deterioro en el que se encontraban los navíos, y, conociendo la decisión política del presidente de impulsar una renovación en el material naval, necesitaba datos específicos que permitieran elaborar una planificación sobre las unidades a reparar, a radiar y a adquirir.

Del informe realizado se desprende el enorme problema que habían ocasionado a la fuerza los años de desinversión y desfinanciamiento: la flota no se encontraba en condiciones de afrontar ningún tipo de emergencia por la antigüedad, insuficiencia y falta de cohesión del material flotante. El informe señalaba que gran parte del material se encontraba ya en desuso por haber cumplido excesivamente el tiempo de uso. Es el caso de los torpederos *Entre Ríos*, *Misiones*, *Corrientes*, incorporados en 1896, donde se afirmaba:

> "...por sus características generales, radio de acción, velocidad y armamento, no responden en la actualidad a las funciones propias de esta clase de buques. Su estado de conservación es regular. La vida útil de un torpedero es 12 años, y estas embarcaciones tienen actualmente 29 años de servicios[14]".

No era el único caso. Sobre el crucero *9 de Julio*, incorporado en 1893, el informe de Marina manifestó que: "el estado es deficiente. Requerirá reparaciones

generales de importancia, análogas al *Buenos Aires* para ponerlo en condiciones de cierta utilización. Su artillería es más antigua que la del *Buenos Aires* y su velocidad es menor"[15]. La mayor parte de la escuadra tenía consideraciones similares, por ello transcribir la situación de cada uno de los buques sería, sin dudarlo, redundar en lo ya expresado: el deficiente y alarmante estado de la Flota de Mar.

La última guerra había puesto de manifiesto la importancia de la aviación como complemento del poderío naval. Sus progresos durante y después del conflicto bélico lo llevaron a ser considerada indispensable para la defensa y el ataque. La misma situación se planteaba con los submarinos, los cuales demostraron también una gran eficacia. Nuestro país solo contaba con una incipiente aviación naval, impulsada por el entonces teniente Marcos Zar. Pocos años antes se había creado en el Puerto Militar, una escuela para formar pilotos navales que poseía solo 12 hidroaviones adquiridos a los norteamericanos.

Es interesante detenerse también en las bases navales, que no contaban con la capacidad necesaria para las exigencias de la escuadra, careciendo de *stocks* de aprovisionamiento de materiales de guerra. Estas se encontraban indefensas y carentes de un plan de protección ante las posibilidades de sufrir un ataque externo. El estudio indicó que:

> "Una flota no puede subsistir sin bases navales adecuadas y debidamente preparadas para atender eficazmente a su equipo, conservación y reparación. Las bases navales que disponemos –señalaba el informe– no tienen la capacidad suficiente para atender los servicios de flota. Sus deficiencias son grandes y sus necesidades son muchas[16]".

## LA MODERNIZACIÓN. PASO 1

Como primera medida, en 1923 se giró el proyecto de ley que preveía la modernización de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* y de los cuatro destructores adquiridos en 1912: *Catamarca, Jujuy, Córdoba* y *La Plata*. Los trabajos consistían en actualizar los equipos de control de tiro de su potente artillería la transformación de las turbinas y adoptar definitivamente el petróleo como combustible único dejando de lado la utilización del carbón. Se debe resaltar que Argentina exportaba ese mineral de Inglaterra, y la imposibilidad de adquirirlo en el sexenio anterior le había generado grandes inconvenientes. Además el país se

encontraba realizando tareas de exploración y explotación de petróleo en el sur, por lo cual el suministro energético estaba garantizado.

Su paso por el Parlamento Argentino no tuvo demasiados inconvenientes, la mayoría de legisladores de la Cámara de Senadores no objetaron el proyecto. Sin embargo, la única voz que se levantó en contra fue la del socialista Mario Bravo quien vinculó la actualización del material con el peligro de ingresar en una carrera armamentista con Chile y fundamentalmente con el Brasil. La tesis de Bravo fue rápidamente refutada y se logró la aprobación con el voto en contra de Bravo. El camino por la Cámara de Diputados fue más dificultoso y la bancada socialista se manifestó contraria a toda erogación para la modernización de los navíos. Antonio de Tomaso, Nicolás Repetto y Lisandro De la Torre generaron una importante resistencia a la sanción de esa ley tomando variados argumentos para justificar su posición, no había ninguna hipótesis real de conflicto con los países vecinos (De Tomaso), la modernización de los buques podría derivar en una inusitada carrera armamentista entre los estados sudamericanos, –la misma hipótesis que el senador Bravo– por lo tanto no era conveniente destinar esa suma de dinero (Repetto y De la Torre). Sin embargo, con el apoyo del resto de los diputados el proyecto obtuvo luz verde.

Promulgada la ley 11.222, autorizó la inversión de 9 500 000 pesos oro para la "ejecución de los trabajos necesarios en los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* y los cuatro exploradores tipo *Catamarca*[17]". Durante los años 1924 y 1926, las reparaciones de los acorazados se llevaron a cabo en Estados Unidos y, en los talleres navales de la Base Naval de Río Santiago, se transformaron las calderas de los exploradores, para poder quemar en ellas combustible líquido.

El programa de modernización y renovación de material de la Armada Argentina impulsado por Domecq García y Alvear no terminaba allí. Además de las reformas realizadas faltaba un plan serio que pudiera prever la compra de material que reemplazaría aquellos buques que estaban en malas condiciones e imposibilitados de ser sometidos a reparaciones. Fue el próximo paso previsto por el ministro y sus colaboradores.

## LA RENOVACIÓN DE MATERIAL NAVAL. PASO 2

En el mensaje al Congreso Nacional de 1924, Alvear señalaba la obligación del Estado de modernizar y mejorar el estado de sus Fuerzas Armadas; si bien en

el presente cercano las hipótesis de conflicto se encontraban muy lejanas, nada garantizaba que en el futuro la situación sería igual, "las naciones que descuidan sus elementos de defensa, ponen en juego su honor su soberanía y su misma existencia[18]" afirmó en una extensa exposición. Asimismo, resaltaba que los acorazados y los cuatro exploradores que el país había enviado para ser sometidos a refacciones conformaban la totalidad del material que se encontraba en buenas condiciones. Similares conceptos fueron desarrollados al año siguiente, señalando que se encontraba entre las prioridades del gobierno el envío al Congreso de un proyecto de ley que contemplaba la adquisición paulatina de material para la Marina de Guerra[19].

Domecq García también se manifestaba en el mismo sentido, realizando un análisis sobre las raíces de este escenario:

> "...esta situación le ha sido creada a la Marina a causa de haberse dejado trunco el programa naval de 1908 -que- trajo como consecuencia la inexistencia prácticamente de ciertos servicios vitales para la flota, que son cada día más difíciles de incorporar"[20].

El ministro, se refería a la falta de inversiones que se realizaron durante casi quince años que minaron seriamente la operatividad naval. Este problema se agravaba al momento de la ejecución de la instrucción del personal, lo cual también fue señalado por Domecq García como otro de los puntos centrales de su planteo al Congreso Nacional:

> "...creo innecesario puntualizar lo que significa hoy en día utilizar (...) material totalmente anticuado, entre él, buques que ya cuentan casi con medio siglo de existencia. El envejecimiento de nuestros cruceros, monitores y otros auxiliares, exigen cada día mayores sacrificios para mantenerlos en un estado de eficiencia relativa, a fin de utilizarlos en la instrucción[21]"

Exactamente un año después, Domecq García reiteraba sus conceptos ante los legisladores nacionales: "...el material que posee la escuadra no responde ya, salvo los dos acorazados, a las necesidades del servicio"[22]. En el mismo mensaje, anunció la presentación de un proyecto de ley que contemplaba las necesidades de la fuerza, exhortando su pronta aprobación. De los estudios realizados por la fuerza surgió que era prioridad la adquisición de tres cruceros ligeros, seis destructores, seis submarinos -con sus respectivas instalaciones terrestres-, material para reemplazar a buques (embarcaciones auxiliares) que no podían



Almirante Manuel Domecq García, ministro de Marina, Argentina

prestar servicios por su avanzado estado de deterioro, y la compra de elementos tendientes a modernizar embarcaciones y bases militares[23]. La ley era a todas luces la posibilidad de obtener la renovación del material que tanto se ansiaba, pendiente desde varios años atrás.

El proyecto fue presentado en las sesiones ordinarias del Congreso Nacional de 1924 pero no fue tratado. Esto motivó la insistencia de Domecq García sobre la necesidad del tratamiento del tema y evitar más dilaciones. Otro argumento de peso era que el país se encontraba viviendo una etapa económica relativamente próspera, fruto de la finalización de la gran guerra, y esa prosperidad debía ser resguardada ante los resabios del imperialismo europeo y de nuestros vecinos. Era necesario renovar la flota, ya no solo por las deficiencias propias del uso y del desgaste por los años, sino por el peligro por parte de otros países que miraban con sumo interés los intereses marítimos del estado argentino[24]"

Siguiendo este esquema discursivo, el ministro daba cuenta de las bondades de la política exterior del país –fruto del neutralismo argentino– mientras destacaba la favorable coyuntura económica por la que atravesaba el Estado:

> "...hace poco, toda la prensa de la Capital llenaba sus columnas con gruesos caracteres numéricos, diciendo que el comercio exterior argentino había alcanzado en el año 1924 la enorme cifra de 1 840 millones de pesos oro, dejando un saldo favorable al país de casi 183 millones de pesos oro[25]".

La posición económica del país, la colocaba en una situación donde era imperiosa la necesidad de armarse para defender lo obtenido y evitar que se avasallen derechos propios en cuanto al territorio. Al respecto aseveró que:

> "...ninguna nación debe dejar de poseer las armas indispensables para su defensa; cuanto mayor riqueza acumula la energía de sus habitantes, más imperiosa es la necesidad de asegurarla (...) cuanto más fuerte es la nación tanto más soberana y respetada es en el mundo (...). El desarrollo económico de un pueblo debe estar en armonía con su desenvolvimiento naval-militar y cuanto más fuerte es una nación tanto más soberana y respetada es en el mundo[26]".

A fines de setiembre de 1926, Domecq García se presentó en la Cámara de Diputados para solicitar el urgente tratamiento del proyecto, debido a las paupérrimas condiciones en las que se encontraba la flota. A partir de allí, el procedimiento se aceleró a pesar de la fuerte oposición del bloque socialista quien

mantuvo similar posición desde años antes, cuando se discutieron los proyectos de modernización de los buques de la Armada y la adquisición de material del ejército. Estos legisladores, estaban en contra de la utilización de los 75 000 000 de pesos oro solicitados para la adquisición del material naval, y entre los argumentos del diputado Antonio de Tomaso para dilatar la cuestión encontramos que se debía convocar a una sesión especial secreta para debatir el tema y redefinir la posición argentina en la Liga de las Naciones:

> "...cuando consideramos un proyecto de armamentos se imponen a nuestro espíritu de diputados todas las cuestiones de política internacional (...). Mientras la Cámara no resuelva en una forma u otra, fije un criterio y dé una situación definitiva al problema de la situación en la República frente a la Liga de las Naciones y frente al estudio de desarme que la Liga está haciendo, la República Argentina no debe adquirir nuevos elementos de guerra[27]".

En el mismo discurso de oposición al pedido del ministro de Marina, el diputado agregó que "nos resulta incomprensible que la Nación exista para exigirle un sacrificio de 75 000,000 de pesos oro para armamentos navales". De Tomaso y su bloque, objetaban tanto al pedido de Domecq García para que la sesión convocada para otros temas se transforme en secreta, como a la aprobación de una ley que iba en disonancia con la política exterior planteada por el Poder Ejecutivo[28].

A pesar de los esfuerzos socialistas en contra de la aprobación de la ley, el 5 de octubre se aprobó. Su sanción, un poco tardía si es comparada con la de renovación de material del Ejército presentada y aprobada en 1923, fue el resultado de una serie de acuerdos con los legisladores de los bloques personalistas y antipersonalistas. En este sentido, Montenegro señaló que existió el contacto con Yrigoyen para obtener su apoyo para gestionar el voto afirmativo de sus legisladores[29].

Inmediatamente se trabajó en la conformación de una delegación presidida por un almirante, asesorado por un grupo de oficiales de los diferentes cuerpos. Su función fue, en principio, visitar los principales astilleros europeos y luego realizar un estudio comparativo de los presupuestos enviados por las diferentes casas constructoras[30].

Una vez culminado el análisis de las mejores ofertas, Domecq García convocó a la Comisión de Oficiales Almirantes cuya función fue estudiar las propuestas y

asesorar al Ejecutivo sobre los acuerdos que serían necesarios para autorizar las diferentes construcciones.

Con esta base y el informe de la Comisión Naval en Europa a cargo del contralmirante Ismael Galíndez[31] a fines de febrero de 1927, Alvear autorizó la contratación del astillero italiano Odero Terni Orlando[32] para la construcción de los cruceros, que recibieron el nombre de *Almirante Brown y 25 de Mayo*, primeros buques argentinos con capacidad para operar con aviones embarcados. La ley preveía la adquisición de cinco destructores, la construcción de tres de ellos estuvo a cargo de astilleros ingleses, siendo bautizados luego con los nombres: *Mendoza*, *La Rioja* y *Tucumán*; los otros dos restantes fueron adquiridos a España, recibiendo los nombres de: *Cervantes* y *Garay*. Sin dudas, la firma para la compra de los primeros submarinos para la Armada fue una de las adquisiciones más festejadas por los navales de aquellos años; la empresa que resultó adjudicada en la obra fue la italiana Franco Tosty.

La significación para los oficiales impulsores del proyecto fue la concreción del ansiado reequipamiento de la Marina, que involucró un salto cuantitativo y cualitativo que motivó reacciones de distinta índole en los países del Cono Sur. En el caso específico de Chile y Brasil, las dificultades políticas y económicas les impidieron achicar la brecha existente con nuestro país hasta después de la Segunda Guerra Mundial[33].

## LA CREACIÓN DE LA ESCUELA DE MECÁNICA DE LA ARMADA

Mientras en el Congreso, el Proyecto de Ley de Renovación y Adquisiciones de Material Naval estaba en espera de su tratamiento, en 1925 Domecq García obtuvo la autorización presidencial para iniciar la construcción de un edificio que solucionara definitivamente el problema de alojamiento de la escuela de suboficiales de la Armada. Fue firmado un contrato para la construcción de los edificios destinados a la Escuela de Mecánica en el barrio de Núñez, Capital Federal.

Desde finales del siglo XIX, la Armada Argentina presentaba numerosos inconvenientes para la incorporación y formación de personal subalterno que pudiera tripular los buques. Los avances de la llamada "escuadra de Sarmiento", contribuyeron a acentuar la problemática, ya que los tripulantes debían tener mayores conocimientos técnicos. Por ello, en el Tigre se estableció –mediante

un decreto de 1879– la Maestranza de Marina, destinada a atender las cuestiones vinculadas a la conservación y mantenimiento de los buques de guerra.

La incorporación de buques en los últimos años del siglo intensificó las tareas y la Maestranza se transformó en Talleres Navales de Marina, encargado de formar personal especializado. El importante flujo de trabajo llevó a contar con un porcentaje de obreros que ocuparan permanentemente los talleres, posteriormente denominados Operarios Internos. Aprovechando el amplio conocimiento sobre la profesión de estos hombres, la dirección de los Talleres decidió asignarles un grupo de Aprendices Internos cuyo objetivo era ser ayudantes y, a la par, adquirir los conocimientos necesarios para el ejercicio de la profesión.

Paulatinamente la figura del aprendiz interno, se ajustó a la de jóvenes a cargo de un militar que recibían clases teóricas y prácticas de diferentes asignaturas como: aritmética, dibujo, tornería, herrería, plomeros, carpinteros, etc. A pesar que se visualizó a esta etapa como la génesis de la Escuela de Mecánica, porque las normas y reglamentos aparecieron en sintonía con el aumento de alumnos y el manejo de las armas, los jóvenes que concurrían allí carecían de status militar.

La escuela se institucionalizó a fines de 1897, con el nombramiento de un director con jerarquía militar, pasando los aprendices a formar parte de los escalafones del personal militar subalterno de la Marina de Guerra. Nacía el primer antecedente castrense de formación del personal subalterno de la Marina que al tiempo se llamó Escuela de Mecánicos de la Armada.

El crecimiento natural del instituto derivó en su posterior traslado a Dársena Norte (1900), en donde se dispuso la construcción una serie de edificios para el adecuado funcionamiento del establecimiento y la elaboración de un Reglamento Orgánico para regular las actividades de la institución. Poco después, la Escuela de Mecánicos y Maestranza se fusionaba con la Escuela de Electricistas, que todavía funcionaba en los Talleres Navales de Tigre. El paso siguiente fue la selección de un cuerpo docente adecuado, la implementación de un plan de estudios y la constitución de un sistema de disciplina conforme al régimen militar del país.

En poco tiempo, el reclamo del Ministerio de Obras Públicas para recuperar algunos galpones en donde se asentaba la escuela derivó en la implementación de una serie de medidas para efectuar el traslado de la "*Universidad de Lata*"[34] hacia sectores aledaños.

El análisis de la documentación surgida desde el establecimiento, señala que el reclutamiento de los alumnos se realizaba sin inconvenientes y con una mínima necesidad de publicidad. La publicación en los diarios de información referida a las actividades que se realizaban, el elevado nivel de enseñanza y las enormes posibilidades de obtener una salida laboral técnica era algunas de las fortalezas que permitían que la escuela contara anualmente con un promedio de 500 solicitudes de incorporación sobre un cupo de 100 vacantes. Muy largo.

La Armada no formaba mecánicos, electricistas, maquinistas, etc. que solo se desempeñaran en los distintos destinos de la fuerza. Un gran número de alumnos una vez cumplido su compromiso de servir tres años en la Marina, eran absorbidos rápidamente por la industria privada; los egresados de la *Universidad de Lata* eran muy requeridos por su formación profesional. Esta situación quedó señalada en la memoria de 1 918 señalando que:

> "...ha dado al país [la Escuela de Mecánicos] más de mil jóvenes competentes que se encuentran distribuidos entre la Armada y todo el territorio de la Nación, dirigiendo usinas, talleres, fábricas y, en una palabra, trabajando en las diversas actividades industriales donde son acogidos con preferencia[35]".

La Marina de Guerra, contribuyó a lo largo de los años a elevar el nivel de excelencia educativa de su escuela, incorporando profesionales luego de una rigurosa selección, sean estos civiles, militares, o extranjeros. Sin embargo, este avance contrastaba con la cuestión edilicia y los frecuentes inconvenientes ocasionados por la precariedad de las instalaciones. La falta de inversiones, la precaria infraestructura existente en Dársena Norte y la inconveniencia edilicia para albergar los numerosos elementos que contribuían a la formación de los alumnos, hicieron casi imposible el normal dictado de las clases. En la misma memoria se da cuenta de ello afirmando que:

> "...esta escuela funciona en la Dársena Norte en los mismos viejos galpones en los que se fundara hace más de 20 años, contrastando su pobreza y deficiencia con el amplio y confortable edificio situado a pocos metros de ella en que se aloja el inmigrante que llega al país"[36].

El desarrollo de los medios al terminar la Primera Guerra Mundial y el envejecimiento natural de los buques, obligaba a la Armada a destinar mayor cantidad de hombres para su mantenimiento e impulsó un aumento en el personal

técnico que excedió con creces los límites de la escuela. Decía Domecq García en una de sus últimas memorias:

> "...aunque el número de unidades de la Escuadra es aparentemente el mismo, hay que tener en cuenta que las unidades radiadas –fuera de servicio– demandan siempre personal para los nuevos servicios auxiliares a que se las destina[37]".

Analizado con una visión que trascendiera la coyuntura de esos años, era evidente que aumentarían las necesidades de personal capacitado para el desempeño de las tareas manuales y técnicas, siempre y cuando la fuerza pretendiese fomentar la adquisición y renovación de sus medios navales. Para ello, la concreción de una adecuada estructura edilicia que albergara una escuela especializada y formadora de recursos humanos se transformaba en una necesidad, ya que garantizaba la paulatina desaparición del endémico problema de la falta de personal debidamente instruido. El diario *La Prensa* señalaba en una editorial del 14 de agosto de 1922 que el edificio era inadecuado y se encontraba en estado ruinoso a pesar de las reparaciones que se hacía. En efecto, las construcciones eran viejas, los galpones de madera y chapa acusaban un importante grado de deterioro por acción del tiempo[38].

En 1924 las gestiones del director de la escuela, capitán de fragata Agustín Eguren, tuvieron como resultado la cesión de un terreno por parte de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en el barrio de Núñez. Daba al frente a la calle Blandengues (actual avenida Libertador) y rodeado al este por el Río de la Plata (actual avenida Lugones), al sur con el arroyo Medrano (actual avenida Comodoro Rivadavia) y al norte con terrenos de la familia Raggio. El inmueble no era inmejorable pero reunía las condiciones que lo hacían apto.

Domecq García y su grupo de trabajo, concibieron esta coyuntura como la oportunidad de terminar de manera definitiva con los problemas edilicios de la *Universidad de Lata* y a la vez, generar un establecimiento que permitiera la ampliación y concentración de las diferentes especialidades del personal subalterno.

Con esta idea y, aprovechando la gestión de Eguren, el ministro obtuvo el apoyo presidencial para destinar los fondos necesarios que sirvieron para la construcción de los edificios en esos terrenos. En enero de 1926 se colocaron los cimientos para la concreción de la primera parte del proyecto que culminó dos años después.

Desde la iniciación de las obras hasta la ocupación efectiva del inmueble transcurrieron solo tres años. En marzo de 1928 la escuela inauguraba sus

instalaciones comenzando a funcionar a pleno y registrando, al cabo de unos pocos años, un aumento significativo en el número de inscriptos.

## LOS ÚLTIMOS AÑOS DE GESTIÓN

En diciembre de 1926, se estableció la creación de un plan general para la creación de una base principal para los submarinos. La ubicación geográfica de la base, fue motivo de numerosas consultas, decidiéndose finalmente por un lugar estratégico y que reunía las condiciones adecuadas para su funcionamiento era la Base Naval Mar del Plata (estaba en el centro de la provincia de Buenos Aires y quedaba entre la capital del país y Puerto Belgrano, sede de la Escuadra Naval). Con este fin se decidió la construcción de una dársena de submarinos e impulsar la ejecución de un número importante de edificios –cuartel para tropa, alojamiento para suboficiales, casa para oficiales– y una ampliación de los talleres.

La gestión de Domecq García fue recordada por el importante impulso que tuvo la sanción de la Ley de Renovación del Material Naval y la construcción de la Escuela de Mecánica de la Armada. Logros que beneficiaron a la Marina y que la colocaron encabezando la lista de las armadas más poderosas del Cono Sur.

Sin embargo a poco de finalizar su mandato, el ministro señalaba que ambos logros significaban un avance de gran envergadura, pero quedaba pendiente la sanción de una ley que terminara con "...la situación de inseguridad, de carrera, en la que se encuentra el personal de la Armada[39]". Se refería a la actualización o reemplazo de la ley orgánica de la Armada, la Nº 4.856, sancionada en 1905. Las pretensiones se orientaban a:

> "...establecer normas para el gobierno del personal, especialmente en lo que respecta a los cuadros de ascensos y retiros –ya que la ley acarrea– dificultades para otorgar ascensos en las jerarquías superiores[40]".

El proyecto fue enviado al inicio de la gestión del ministro, pero la oposición del socialismo y del radicalismo vinculado a Yrigoyen para habilitar su tratamiento, prolongó los inconvenientes orgánicos innecesariamente varios años. En 1927 después de grandes esfuerzos el proyecto de ley fue aprobado en la Cámara de Senadores y pasó para su tratamiento en la comisión de Marina de Diputados[41]. Sin embargo, las dilaciones burocráticas provocaron el vencimiento de su estado parlamentario al año siguiente.

## CONCLUSIONES PRELIMINARES

Por cuestiones internacionales, económicas y políticas la Armada Argentina frenó su proceso de consolidación y expansión iniciado en los primeros años del siglo XX. El poder naval argentino se encontró en serios riesgos de desaparecer y en una difícil coyuntura que fue modificada con el recambio gubernamental y una mejora en las condiciones internacionales y la situación financiera del país. Como se señaló, el presidente Alvear era partidario de potenciar el desarrollo de su Marina conforme al altamente conflictivo clima internacional luego del fin de la Primera Guerra. Era consecuente con el paradigma (¿pensamiento?) vinculado al fortalecimiento con una finalidad defensiva y de protección de los intereses del país.

Por ello, teniendo en cuenta las malas condiciones en que se encontraban los viejos navíos, por la edad (¿antigüedad?), la falta de mantenimiento y de las pocas posibilidades de adaptación de estos a las nuevas tecnologías, impulsó junto con el ministro Manuel Domecq García la modernización de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* y de los cuatro destructores comprados en 1912 a Estados Unidos para la actualización de los equipos, la transformación de las turbinas y la adopción del petróleo como combustible.

Pocos años después Domecq García daba un nuevo paso en este esquema, el proyecto y después ley de Renovación de Material Naval que llevó el número 11.378. Acompañando a este proceso de crecimiento, se obtuvieron los terrenos para la construcción de la sede de la Escuela de Mecánica de la Armada, acciones que se analizaron en el presente escrito.

Se visualiza, en efecto, de forma preliminar un esfuerzo por parte de las autoridades políticas y navales para aumentar la capacidad operativa de la fuerza y a la vez generar el marco adecuado que permitiera a los navales abocarse de lleno en las discusiones estratégico militares en el marco de la finalización de la Gran Guerra, consolidando el rol que debía desempeñar la fuerza en beneficio de la seguridad de nuestro país. Luego de la crisis, el gobierno argentino impulsaba el desarrollo a largo plazo de su Marina situándola nuevamente entre una de las más importantes del Cono Sur.

## NOTAS

1. Para ampliar información sobre las características del gobierno radical argentino, ver: ROCK David, *El radicalismo argentino, 1890-1930*, FLORIA, Carlos, GARCÍA BELSUNCE Carlos, *Historia de los Argentinos*. 2° edición, Buenos Aires, Larousse 2004, LUNA, Félix, "Los radicales en el gobierno", En: Anzoátegui Víctor Tao (pres.) *Nueva Historia de la Nación Argentina* 7. La Argentina del siglo XX, Buenos Aires, Planeta, 2001, entre otros.

2. Después de ser un acérrimo defensor del movimiento político radical, lentamente se había alejado de la influencia de Hipólito Yrigoyen, llegando incluso a marcar una diplomática y profesional distancia durante aquel periodo presidencial. Era director del Colegio Militar hasta su nombramiento como Ministro de Guerra, y desde allí tomó contacto diario con los cadetes, dejando su impronta. Este cargo le significó mantener un acercamiento y consolidar relaciones con los oficiales del Ejército hasta su repentina muerte en 1943.

3. Manuel Domecq García ingresó a las fuerzas navales en 1877, egresando con el grado de subteniente. Como oficial superior realizó en Europa las tramitaciones para la adjudicación de la construcción de la fragata *Presidente Sarmiento*, lo cual le sirvió de experiencia para la posterior adquisición del crucero acorazado *Garibaldi*. Fue presidente de la Comisión Naval encargada de la construcción de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, en Italia, los cuales iban a ser incorporados a la fuerza, pero los tratados con Chile obligaron a venderlos al Japón. Sus gobernantes, ante la inminencia del conflicto con el Imperio Ruso invitaron a la Armada Argentina a designar un oficial para actuar como observador. La elección recayó en Domecq García quien estuvo participando de las alternativas de la lucha naval por el lapso de dos años. Tiempo después (1910) tuvo a su cargo la supervisión de la construcción de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* que arribaron a la Argentina en 1915. Simpatizante radical, fue el portavoz de numerosos oficiales que se sintieron defraudados por la política yrigoyenista. Alvear, lo designó ministro de Marina, cargo en el que se mantuvo hasta la entrega del poder en 1928. Archivo General de la Armada. Legajo Domecq García Manuel, caja 38.

4. Diario *La Prensa*, 14 de octubre de 1922, p. 10.

5. *Diario de Sesiones. Cámara de Diputados*. 1928. Anexo Ministerio de Guerra y Marina, vol. 5.

6. Archivo General de la Armada. Antecedentes. Comisión investigadora del cumplimiento de la Ley N° 11222, caja 134.

7. ROUQUIÉ Alain, *Poder Militar y sociedad política en la Argentina* I , Buenos Aires, Hyspamérica, 1986, pp. 165-166.

8. SABSAY, Fernando, ETCHEPAREBORDA, Roberto. *Yrigoyen – Alvear – Yrigoyen*, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 1998.

9. Departamento de Estudios Históricos Navales. Fundamentos de la Ley de Armamento. 12.690, p. 2.

10. *Op. cit. 3.*

11. *Op. cit. 3.*

12. Diario *La Prensa*, viernes 6 de abril de 1923, S/P.

13. Uno de los principales inspiradores de las ideas de aumentar y consolidar el poder naval argentino fue el marino Segundo Storni, un fiel representante de las ideas navalistas de Alfred

Mahan en la región. Storni, en 1916 había brindado un par de conferencias en donde analizaba la problemática argentina con respecto al mar y cuáles eran las alternativas para solucionarlas. Para comprender más la línea de pensamiento y su propuesta ver STORNI Segundo, *Intereses argentinos en el mar*, Buenos Aires, Armada Argentina, 2009.

14. Departamento de Estudios Históricos Navales. Leyes de Armamentos. Años 1925, 1940 y 1941. 14. Estos buques fueron radiados en 1930.

15. *Op. cit.* 14. El buque fue radiado en 1930.

16. *Op. cit.*

17. Departamento de Estudios Históricos Navales. Ley 11.222.

18. Departamento de Estudios Históricos Navales. Presidencia de Alvear. T. I, 85.

19. *Op. cit.*

20. Departamento de Estudios Históricos Navales. *Memoria el Ministerio de Marina. 1922-1923*, Buenos Aires, 1923, p. 6.

21. *Op. cit.*

22. *Op. cit.*

23. Archivo General de la Armada. *Proyecto de Renovación del Material Naval*. 1925, caja 902.

24. Departamento de Estudios Históricos Navales. *Memoria el Ministerio de Marina*. 1922-1923, Buenos Aires, 1923, p. 6.

25. *Op. cit.*

26. *Op. cit.*

27. Congreso de la Nación Argentina. *Diario de Sesiones. Cámara de Diputados*. Setiembre 22 de 1926, 245.

28. Después de la Primera Guerra Mundial se había conformado la Liga o Sociedad de las Naciones cuyos objetivos centrales eran: no recurrir a la guerra, mantener a la luz del día relaciones internacionales fundadas en la justicia y el honor, la rigurosa observancia de las normas del Derecho Internacional y el escrupuloso respeto de las obligaciones contraídas en los tratados. Nuestro país había firmado su adhesión y enviado representantes a la V Conferencia Internacional Americana en Chile donde se impulsó el desarrollo de una política de desarme entre los países americanos. Los socialistas objetaban que, por un lado mientras se suscribían acuerdos para frenar la carrera armamentista, por el otro el país se embarcaba en un proyecto que pretendía adquirir material bélico.

29. MONTENEGRO, Guillermo. *El armamentismo naval argentino en la era del desarme; aspecto de las relaciones y defensa del gobierno del Dr. Marcelo T. de Alvear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002, p. 124.

30. Archivo General de la Armada. Estado de la ley 11378. Financiación de la ley. Costo de las adquisiciones, caja 119.

31. Ismael Galíndez ingresó a la Escuela Naval en 1886. Durante sus primeros años prestó servicio en la mayor parte de los buques de la flota de mar, para luego formar parte, en 1904, de

la comisión encargada de supervisar la construcción de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*. Durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen fue designado como Secretario General del Ministerio, y posteriormente director de la Escuela Naval. En estos cargos experimentó un distanciamiento con el radicalismo yrigoyenista producto del malestar hacia la política naval llevada a cabo por el presidente. Luego de la sanción de la ley 11368, su proximidad con el nuevo ministro lo llevó a la jefatura de la Comisión Naval en Europa que estaba encargada de la supervisión de la construcción de los cruceros y submarinos. Fue ascendido en 1930 a la jerarquía de vicealmirante.

32. La empresa había ganado la licitación luego de ofrecer la construcción de este tipo de buque con un diseño basado en los modernos cruceros de la marina italiana: velocidad y un armamento con una batería principal y poderosas defensas antiaéreas. Garantizaba, a su vez, el cumplimiento de las normas firmadas en Versalles sobre el armamento naval.

33. En Brasil, la disconformidad de los marinos quedó expresada en numerosos artículos, que seguían similares argumentos: "Los Estados Unidos miran la supremacía sobre Japón. La Argentina nos mira a nosotros. Nosotros miramos... a la luna. Más pragmática, la Argentina, con mucha lógica, mira al vecino de sentimientos poco afines en virtud de ciertas fatalidades históricas. Todo nos une, se dice en ella... Ituzaingó. Cáceres -Caseros- pero armémonos contra este vecino amigo [...]. Pragmático, sensato, poco ideológico, su programa naval establece una superioridad constante sobre la Marina brasileña. Cada paso que el Brasil da en el mar es seguido por un paso y medio por Argentina, hoy como ayer, como hace diez años, como hace veinte años, nuestra arma de mar se conserva en relación a la de la Argentina con un atraso de un cuarto de hora". En: MONTENEGRO Guillermo..., p. 72.
En el caso de la marina de guerra chilena, las circunstancias económicas -un poco más favorables que las de Brasil- le permitieron modernizar el acorazado *Almirante Latorre*, la adquisición de seis destructores y tres submarinos, los cuales fueron construidos por astilleros de firmas británicas.

34. Universidad por el importante nivel de enseñanza y la capacidad técnica con la que se formaban los alumnos y de lata porque sus instalaciones eran de galpones de chapas y cinc.

35. Instituto Nacional Browniano. *Revista del Mar*, p. 34.

36. *Ídem.*

37. Departamento de Estudios Históricos Navales. *Memoria del Ministerio de Marina. 1927-1928*, Buenos Aires, p. 39.

38. Diario *La Prensa*, 14 de agosto de 1922, p. 8.

39. Departamento de Estudios Históricos Navales. *Memoria del Ministerio de Marina. 1927-1928*, Buenos Aires, 1928, p. 23.

40. Departamento de Estudios Históricos Navales. *Memoria el Ministerio de Marina. 1924-1925*, Buenos Aires, 1925, p. 56.

41. Diario *La Prensa*, 04 de setiembre de 1927, p. 13.

## FUENTES


Diario *La Prensa*. 1922-1928.

Archivo General de la Armada. Antecedentes. Comisión investigadora del cumplimiento de la Ley Nº 11222.

Archivo General de la Armada. Proyecto de Renovación del Material Naval, 1925.

Archivo General de la Armada. Estado de la ley 11378. Financiación de la ley. Costo de las adquisiciones.

Departamento de Estudios Históricos Navales. Fundamentos de la Ley de Armamento, 12.690.

Departamento de Estudios Históricos Navales. Leyes de Armamentos. Años 1925, 1940 y 1941.

Departamento de Estudios Históricos Navales. Presidencia de Alvear, T. I.

Departamento de Estudios Históricos Navales. Memoria el Ministerio de Marina, 1922-1923.

Congreso de la Nación Argentina. Diario de Sesiones. Cámara de Diputados y Senadores, 1926 y 1927.


## BIBLIOGRAFÍA


ANSALDI, Waldo, "La trunca transición del régimen oligárquico al régimen democrático". En: *Nueva Historia Argentina. Democracia, conflicto social y renovación de ideas (1916-1930)*, Buenos Aires, Sudamericana, 2000.

ARGUINDEGUY, Pablo, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810–1970)*. T. V, Buenos Aires, Secretaría General Naval, 1972.

ARGUINDEGUY, Pablo y RODRÍGUEZ, Horacio, *Las Fuerzas Navales Argentinas. Historia de la Flota de Mar*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1995.

BAMIO José, *Semblanzas Navales*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.

CANTÓN, Darío, *La política de los militares argentinos: 1900-1971*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 1971.

DESTÉFANI, Laurio (dir), *Historia Marítima Argentina* T. X, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

FIGUEROA, Mauro Fernando, "El desarrollo naval argentino. Avances y retrocesos, 1922 - 1938". En: *Revista Digital del Instituto Universitario Naval* Nº 2, Buenos Aires, Instituto Universitario Naval, Año 2, Nº 2. 2010. Versión Digital.

FLORIA, Carlos., GARCÍA BELSUNCE, Carlos, *Historia de los Argentinos*, 2º edición, Buenos Aires, Larousse 2004.

LUNA, Félix, "Los radicales en el gobierno", En: ANZOÁTEGUI Víctor Tao (pres.) *Nueva Historia de la Nación Argentina* 7. La Argentina del siglo XX, Buenos Aires, Planeta, 2001.

MAHAN, Alfred, *La influencia del poder naval en la historia, Argentina, Partenón, 1946 y Estrategia Naval*, Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1935.

MONTENEGRO, Guillermo. *El armamentismo naval argentino en la era del desarme; aspecto de las relaciones y defensa del gobierno del Dr. Marcelo T. de Alvear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.

OYARZÁBAL, Guillermo, "Las Fuerzas Armadas: 1914 – 1943", En: *Nueva Historia de la Nación Argentina*, volumen 8, cuarta parte: La Argentina del siglo XX 1914-1983, Buenos Aires, Editorial Planeta, 2001, pp. 179-211.

ROCK, David, *El radicalismo argentino 1890-1930*, Buenos Aires, Amorrortu editores, 2001.

ROUQUIE, Alain, *Poder militar y sociedad política en la Argentina* I, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986.

SABSAY, Fernando, ETCHEPAREBORDA, Roberto. *Yrigoyen-Alvear-Yrigoyen*, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 1998.

STORNI, Segundo, *Intereses Argentinos en el Mar*, Armada Argentina, Buenos Aires, 2009.

---

**Capitán de fragata ARA Guillermo Spinelli.** Profesor en Historia. Ha sido Jefe de Departamento Cursos Complementarios, de Aplicación y Superior de la Escuela de Suboficiales de la Armada argentina (ESSA).

**Teniente de navío ARA Mauro Fernando Figueroa.** Profesor y Licenciado en Historia. Profesor de la Universidad Católica Argentina "Santa María de los Buenos Aires", Facultad de Filosofía y Letras. Jefe de la División de Investigaciones del Departamento de Estudios Históricos Navales. Ha participado en congresos y simposios sobre historia militar y naval argentina. Pertenece al comité editorial de la revista *Temas de Historia Argentina y Americana*, órgano del Instituto de Historia Argentina y Americana de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Católica, Buenos Aires.

maurofigueroa30@gmail.com

# *Política Marítima de Artigas en las Instrucciones de 1813*

CAPITÁN DE NAVÍO (R) FRANCISCO VALIÑAS

## INTRODUCCIÓN

La Revolución de Mayo de 1810 en el fenecido Virreinato del Río de la Plata no trajo paz ni seguridad a la región, ya que un conjunto de fuerzas hasta entonces contenidas por la opresión realista comenzaron a manifestarse con pujanza, haciendo difícil el equilibrio político y la estabilidad de las instituciones en ciernes.

La convocatoria a una Asamblea General Constituyente de las Provincias Unidas del Sur para el 30 de enero de 1813, realizada por el Segundo Triunvirato (Paso, Rodríguez Peña y Álvarez Jonte), surgió como respuesta a las presiones de los cabildos provinciales que se enfrentaban al ya incipiente centralismo de Buenos Aires. Las caídas de las sucesivas juntas llevaron a la convicción de la necesidad de definir un sistema político que contara con la aprobación general de los pueblos.

Los objetivos principales de esa Asamblea serían definir la forma de gobierno de las Provincias Unidas y redactar una constitución provisoria. Si bien no se hablaba de independencia, en el juramento que se exigió a los miembros del Triunvirato se había eliminado toda referencia a Fernando VII y a España.

Para integrar la Asamblea, los pueblos debían elegir sus respectivos representantes, los que debían concurrir con las instrucciones emanadas de la

voluntad de sus electores sobre los temas que consideraran importantes para la organización y funcionamiento del futuro sistema político de gobierno.

En la Banda Oriental, en cumplimiento de lo dispuesto por el Estatuto Provisional, Artigas convocó a los diputados elegidos por los cabildos de la provincia para que dieran su opinión sobre la legitimidad de aquella corporación. Esto se materializó en el Congreso de Tres Cruces.

En el discurso de la sesión inaugural, el 5 de abril de 1813, (Apéndice I) el caudillo oriental expuso por primera vez los principios básicos de su pensamiento político y estratégico (que serían luego la razón del Protectorado), adelantando su juicio favorable a la organización federal como único sistema que aseguraba a las provincias signatarias la autonomía política y económica pero siempre en términos de unidad nacional.

De lo decidido en esa primera sesión se levantó un acta afirmando el reconocimiento, bajo condiciones a ser determinadas por una comisión de tres congresistas. Estos redactaron un documento de ocho puntos en el que incluyeron la nómina de los seis diputados designados para representar a la Provincia Oriental ante la asamblea. Al margen de las estipulaciones de carácter circunstancial, el documento ratifica la tesis ideológica e institucional de Artigas, es decir unidad nacional bajo un sistema federal.

A la semana siguiente, Artigas extendió una carta de instrucciones a las que deberían ajustarse los diputados representantes de la Banda Oriental nombrados en la "Reunión del Pueblo Oriental". Los veinte artículos que componen el documento *"Instrucciones que se dieron a los representantes del pueblo oriental para el desempeño de su encargo en la Asamblea Constituyente fijada en la ciudad de Buenos Aires"*, hoy más conocido como *"Instrucciones del Año XIII"* (Apéndice II) constituyen la primera propuesta de estructura orgánica de gobierno en la América Hispana basada en un sistema constitucional republicano de tipo federal, integrado en un régimen armónico de división tripartita de los poderes del Estado, de libertad civil y religiosa, con las correlativas garantías individuales, económicas y fiscales que pudieran permitir el normal funcionamiento del sistema.

Ese documento, por el vasto y preclaro alcance de su contenido, fue la columna sobre la que se vertebró el Protectorado de los Pueblos Libres, y pese a que sus principios tendieron a desaparecer a partir de 1820 con el ocaso político

de su mentor, las ideas sobrevivieron y su expresión más cabal se verá después materializada en la Constitución Argentina de 1853.

Pero no es propósito de estas páginas insistir en un análisis profundo de las Instrucciones del Año XIII, sino referir su deriva hacia otros documentos posteriores de Artigas referidos a la política marítima y fluvial de la Provincia Oriental.

## ARTÍCULOS VINCULADOS AL ÁMBITO FLUVIO-MARÍTIMO

De los veinte artículos que componen las Instrucciones del Año XIII, darán pié a ulteriores precisiones estableciendo normativas de carácter marítimo-fluvial, son cinco:

> 8º. El territorio que ocupan estos pueblos desde la costa oriental del Uruguay hasta la fortaleza de Santa Teresa forman una sola provincia, denominada La Provincia Oriental.
>
> 9º. Que los siete pueblos de Misiones, los de Batoví, Santa Teresa, San Rafael y Tacuarembó, que hoy ocupan injustamente los portugueses y a su tiempo deben reclamarse, serán el todo tiempo territorio de esta Provincia.
>
> 12º. Que el puerto de Maldonado sea libre para todos los buques que concurran a la introducción de efectos y exportación de frutos, poniéndose la correspondiente Aduana en aquel pueblo; pidiéndose a tal efecto se oficie al comandante de las fuerzas de S. M. B. sobre la apertura de aquel puerto para que proteja la navegación, o comercio, de su nación.
>
> 13º. Que el puerto de Colonia sea igualmente habilitado en los términos prescriptos en el artículo anterior.
>
> 14º. Que ninguna tasa o derecho se imponga sobre artículos exportados de una provincia a otra; ni que ninguna preferencia se dé por cualquier regulación de comercio o renta a los puertos de una provincia sobre los de otra; ni los barcos destinados de esta provincia a otra serán obligados a entrar, a anclar, o a pagar derechos en otra.

Esa política marítima y fluvial del Prócer se verá materializada en las siguientes manifestaciones concretas de su gobierno:

- Libertad de puertos
- El Reglamento Aduanero para un mercado común regional
- Establecimiento de la guerra de corso
- Formación de una Marina de Guerra
- Creación de una Marina Mercante fluvial
- El Convenio de Purificación

## LIBERTAD DE PUERTOS

Mientras que los Artículos 8º y 9º se referencian solo para definir el espacio geográfico de la Provincia Oriental, en los 12º, 13º y 14º son concretos en establecer la política de puertos.

*Art. 12° Que el puerto de Maldonado sea libre para todos los buques que concurran a la introducción de efectos y exportación de frutos, poniéndose la correspondiente aduana en aquel pueblo; pidiendo al efecto se oficie al Comandante de las fuerzas de S. M. B. sobre la apertura de aquel puerto para que proteja la navegación o el comercio de su nación.*

*Art. 13° Que el puerto de la Colonia sea igualmente habilitado en los términos prescritos en el artículo anterior.*

*Art. 14° Que ninguna tasa o derecho se impongan sobre artículos exportados de una provincia a otra; ni que ninguna preferencia sé de por cualquiera regulación de comercio, o renta, a los puertos de una provincia sobre los de otra; ni los barcos destinados de esta provincia a otra serán obligados a entrar o anclar o pagar derechos en otro.*

Los artículos 12 y 13 de las Instrucciones, trataban como se ve, de dotar a la Provincia Oriental de dos grandes puertos, colocados en los dos extremos de su amplia costa marítima y fluvial, que debían sustituir a Montevideo mientras este fuera español, y luego de la emancipación para facilitar las posibilidades del comercio y evitar las tendencia centralistas o hegemónicas como ya se daban en el puerto de Buenos Aires.

El artículo 14 de las Instrucciones, preveía y evitaba toda guerra industrial entre las Provincias, apoyada en derechos especiales o en medidas arbitrarias dirigidas contra los barcos destinados a los demás Estados o procedentes de ellos, asegurando al mismo tiempo la igualdad, desde el punto de vista de la libertad comercial.

## EL REGLAMENTO ADUANERO PARA UN MERCADO COMÚN REGIONAL

Por una resolución promulgada el 9 de setiembre de 1815, Artigas reglamentó la recaudación de los derechos de los puertos de las provincias confederadas, a través del *Reglamento Aduanero*, que ordenaba con detalle las normas propuestas en el texto de las instrucciones (Apéndice III).

Las importaciones (*introducciones,* como dice Artigas) serían gravadas en un 25% sobre su valor, con varias excepciones. Los calzados y "las ropas hechas" (es lo que la provincia puede producir) pagarán un 40% sobre su valor. Azúcar y tabaco (importaciones no competitivas), pagarán sólo un 15%. "Los frutos de América" (y ejemplifica: caldos, pasas y nueces de San Juan y Mendoza, lienzos de Tucuyo, algodón del Valle y Rioja, Catamarca, la yerba y el tabaco paraguayos, más otras excepciones), pagarán una tasa del 4%. Y habrá exoneraciones: no pagarán impuestos la plata y el oro, la pólvora y las medicinas, las maderas, las máquinas, los libros y los instrumentos de ciencia.

Las exportaciones (*extracciones,* usando el lenguaje de Artigas) pagarán un impuesto del 4%, con sus excepciones. Los cueros pagarán una tasa especial de un 2% adicional, que se debe sumar al impuesto anterior, *"...más un real por unidad..."*. El gravamen es grande, aún así la exportación alcanza, en promedio, unos 300 000 cueros por año. Las suelas, becerros, badanas y peleterías de carneros, nutrias y venados, pagarán una tasa del 8%. Otras exportaciones son liberadas: como las harinas y galletas, producción que abastece a toda la región.

Reglamentando el uso de puertos correntinos, dispuso el Protector: *"...será igualmente libre de todo derecho la introducción de efectos a la campaña* (desde aquellos puertos); *debiendo ser conducidos por americanos. Y privando absolutamente al extranjero, ya sea español, ya inglés o ya francés, salir fuera de los puertos con sus mercancías a la campaña. Los que se encuentren serán decomisados..."*.

Este notable documento constituye la clave del ordenamiento económico del futuro de los pueblos libres, protegidos por aranceles comunes frente a los artículos competitivos de sus artesanías y producciones locales, y con tarifas diferenciales respecto de los productos americanos como frente a los extranjeros.

Es esta concepción americanista de Artigas, un mercado que valoriza los frutos de América, esfuerzo de sus pueblos, sacrificio de las mujeres y hombres

indoamericanos en la labor de sus tierras. Es la protección a la producción americana y la posibilidad de acceso, sin gravámenes, de lo que las Provincias Confederadas no producen y que aportan a su desarrollo.

Más aún, el Bando del Cabildo Gobernante de Montevideo, dirigido al Cabildo de Maldonado, de fecha 7 de setiembre de 1815, *"según aprobación del Excmo. Sor Gral. D. José Artigas"*, establece en su artículo 3° *"Que para la progresión del comercio de esta Provincia podrán todas las naciones introducir sus géneros mercantiles en solo las tres partes designadas por consentimiento general, que son: la Ciudad de San Fernando de Maldonado, la de Montevideo y Colonia del Sacramento, pagando sus derechos y alcabalas conforme se ha Ordenado, siendo los Consignatarios solamente naturales de esta América"* y el Artículo 4° continúa: *"Que solo en las Tres partes dichas sean admitidas las mercancías extranjeras consignadas a los dichos naturales, y por consiguiente los frutos extraídos corran por las mismas manos y por los mismos puntos"*.

Esta es otra prueba de la preocupación de Artigas por proteger los derechos de los "naturales de América", asignándoles las funciones de "consignatarios" representantes del armador de un buque para atender en los asuntos administrativos que se relacionen con su carga y pasaje.

Este Reglamento Aduanero fue la génesis del Mercado Común del Sur.

## ESTABLECIMIENTO DE LA GUERRA DE CORSO

Es corsario la unidad naval cuyo interés, estimulado por el logro de beneficios determinados, se pone al servicio de una de las partes beligerantes y, arbolando el pabellón de guerra del estado que lo toma a su servicio, y autorizado por la carta de marca o patente de corso, cruza los mares, persigue y ataca las flotas mercante y militar del adversario donde las encuentra y hace presas.

El establecimiento de la guerra de corso se organizó cuando estuvo planteada la situación de beligerancia en el Río de la Plata entre Portugal y Artigas. Este, sin flota, sin recursos, la creó sin enajenar una parcela de su provincia y menos de su soberanía.

Recurrió al corso para diezmar al comercio adversario. Fue el único recurso lícito al alcance de un pueblo sin marina y que, para su justificación, los que la



El prócer uruguayo José Gervasio Artigas

tenían la usaban también. España lo decretó contra sus colonias insurreccionadas. También lo usó Portugal y declarando que todo lo que se apresara o tomase, de cualquier género que fuera, pertenecía a los apresadores, sin que se hiciera deducción alguna en beneficio del tesoro público.

En las Providencias Unidas, desde 1815, ya se había autorizado y se expedían patentes para ello. En 1817 el Director Supremo Juan Martín de Pueyrredón lo reglamentó y, con motivo de la expedición española, aumentó las franquicias otorgadas, estableciendo premios especiales por hombres y cañones tomados al enemigo.

Los primeros corsarios arbolando el pabellón de guerra del Protectorado de los Pueblos Libres salieron de Purificación armados en guerra, a mostrar al mundo la existencia de una nación que se resistía a entregarse y que, por imperio y en uso de sus derechos inalienables, atacaba al invasor y lo hostilizaba usando de todos los medios a su alcance, en aguas libres o enemigas.

Los primeros corsarios actuaron en una zona de operaciones relativamente reducida: el Plata Superior y Medio. Paulatinamente fueron extendiendo su actuación hacia el litoral atlántico de la Provincia Oriental y del Brasil hasta Natal, y desde allí hasta Cabo Verde y las Antillas.

En el hemisferio Norte desde Baltimore y Boston, hacia las Azores, el litoral atlántico portugués, Gibraltar, las Canarias, cerrando el circuito también en Cabo Verde. También lo hicieron desde Charleston y Galveston hacia las Antillas y Venezuela.

Estas zonas coincidían, lógicamente, con las grandes rutas comerciales portuguesas y fueron adquiriendo distinta preponderancia, según se fueron desarrollando los sucesos políticos, al influjo de las presiones diplomáticas portuguesas, lo cual impedía el uso de ciertos lugares como puertos de arribada de los corsarios con sus presas.

Con su actitud, Artigas se adelantó en 40 años, a la posición de derecho que, en el Congreso de París, sostendrían, Estados Unidos, México y España; reivindicando, para el pueblo oriental, su derecho a atacar y destruir en el mar la propiedad del poderoso enemigo que lo acometía. Los medios con que el Jefe de los Orientales contaba no estaban a la altura de tamaña acción ofensiva; era necesario buscarlos donde los hubiese.

Pese a esta acción, era necesario, buscar ayuda afuera, en el extranjero, y Artigas lo sabía. Entró en contacto con Thomas Lloyd Halsey, el agente consular de los Estados Unidos, quien llegó a Purificación y ajustó con el Protector acuerdos de carácter comercial y, lo que es más interesante, en el aspecto internacional.

Halsey tenía a su gobierno al tanto de la conducta y de los principales políticos del Jefe de los Orientales. Dándole toda la trascendente importancia que tenía el suceso, aprovechó Artigas la oportunidad para hacer llegar al Presidente Monroe, en carácter de Jefe de Estado, a otro de su misma clase, su salutación. El oficio está fechado en Purificación el 1° de setiembre de 1817:

> "Excelentísimo señor: Ya tuve el honor de comunicar privadamente con Mr. Thomas Lloyd Halsey, Cónsul de los Estados Unidos en estas provincias, y debo felicitarme de un suceso tan agradable. Le he ofrecido todos mis respetos y servicios y aprovecho esta oportunidad favorable para presentar a V. E. mis más cordiales respetos. Los diversos sucesos de la Revolución no me han permitido hasta ahora combinar este deber con mis deseos. Ruego a V. E. quiera aceptarlos, ya que tengo la honra de ofrecerlos con la misma sinceridad con que lucho para promover el bienestar público y la gloria de la República. A su sostén se dirigen todos mis esfuerzos y los de millares de mis ciudadanos. Que el cielo escuche nuestros votos. Si aún fuere, renovaré a V. E., aún más calurosamente, mis consideraciones".

Aprovechando la oportunidad, Artigas y Halsey ajustaron los medios que permitirían al protector darle a la medida dictada en Purificación la enorme dimensión a que estaba destinada. Halsey, a su regreso a Buenos Aires, llevó las patentes de corso que, junto con el mensaje a Monroe, irían a los Estados Unidos.

Halsey sería quien gestionaría los barcos y los hombres que desgarrarían el tráfico portugués. De puertos estadounidenses, principalmente de Baltimore, zarparon los buques corsarios de Artigas, antiguos mercantes, veleros de comercio o negreros, armados en guerra, y que quedaran ociosos al fin de la última contienda de EEUU con Inglaterra (1812-1815).

Esos corsarios, que se batieron bajo el pabellón de Artigas, tuvieron una técnica y característica especiales. Peleaban de cerca, pero, contrariamente a lo que parece natural, la artillería no era el instrumento capital del combate, sólo iniciaba la pelea, ya que se procuraba no dañar la presa porque eso lo quitaría valor de reventa. El combate culminaba en el abordaje.

Las tripulaciones se enganchan por todos los métodos usados y conocidos en la época, lo cual no impidió que el enrolamiento fuese muchas veces voluntario, acicateado por la esperanza de un botín, la desocupación en tierra, o el gusto por la aventura. La mayor parte de la marinería estuvo configurada por elementos anglosajones, aunque también la integraron contingentes de procedencias tan diversas como irlandeses, franceses, suecos, portugueses, españoles, italianos, holandeses y también nativos del Río de la Plata. El número de estas dotaciones fue muy variado, alcanzando hasta 180 hombres en la goleta *Invencible*, aún cuando en casi todos los otros corsarios, embarcaron alrededor de 100 tripulantes.

Tan amplia fue la actividad corsaria en el espacio y en el tiempo que todavía en 1846, más de 25 años después de desaparecido el caudillo oriental del escenario rioplatense, la cancillería uruguaya negociaba con la de los Estados Unidos la liquidación de problemas suscitados por los apresamientos efectuados.

Para que el corso artiguista tuviera todo su valor legal, debió ser reglamentado, articulado, determinándose escrupulosamente los derechos y deberes de cada una de las partes.

De ello se hizo eco uno de los comisionados estadounidenses enviados por el Presidente Monroe para examinar la situación política del Río de la Plata, César A. Rodney, quien en su informe se expresó así: *"Sus corsarios armados están sujetos a muy estrictos reglamentos, de acuerdo con el código de presas que está entre los papeles originales presentados aquí adjuntos"*.

Esta reglamentación es uno de los rasgos más brillantes de Artigas. Demuestra un dominio del derecho de gentes que sorprende. Esgrime los principios del derecho internacional para reglar su actitud, en las relaciones con otros pueblos, con la soltura y la prestancia del verdadero estadista que fue. Pocas veces, en la historia sudamericana, nos es dado estar en presencia de un documento tan sugerente, tan digno de atención y estudio.

De aquella cancillería de Purificación salió la Ordenanza General del Corso. Consta de 18 artículos. (Apéndice IV) Este documento, justo, ecuánime, equilibrado, fue el que rigió, como ley, la actividad de los corsarios desde el año 1816 hasta cuando Artigas, confinado ya en el Paraguay, había desaparecido del escenario político rioplatense. Sobrevivió al caudillo. A fines

del año 1821, los "perros del Mar" de Artigas continuaban haciendo presas en pleno océano.

Esta ordenanza, por sí sola, si no existieran otros documentos, bastaría para otorgar al Protector el título de estadista. No hay exageración; forma digno complemento político de la época, adelantando en medio siglo a la técnica y a la celebración revolucionarias.

## FORMACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA

La Escuadrilla de Guerra se formó para que negara el uso de los ríos a quienes atentaban contra el federalismo de Artigas. Contó para ello con la incondicionalidad de Pedro Campbell, irlandés venido a América cuando las Invasiones Inglesas, quién comprendió el federalismo de Artigas, fue su Almirante-Gaucho y patrono de nuestra Marina Militar, también muerto y enterrado en Paraguay.

Pedro Campbell hizo su aparición en el Río de la Plata durante el año 1806 integrando el personal que al mando del almirante Popham y del general Beresford, protagonizaron las invasiones inglesas. Una vez que las fuerzas británicas se retiraron del escenario rioplatense, Campbell, que fuera herido en combate, permaneció en estas tierras dedicado a su antiguo oficio de curtidor, trabajando en el establecimiento de don Ángel Fernández Blanco, en Corrientes. En ese lapso es que se asimila maravillosamente al nuevo medio en que vive y toma plena conciencia del ideario de Artigas.

Cuando se produce el rompimiento entre Artigas y el Directorio porteño, los ideales que profesaba lo impulsaron a ofrecer de inmediato sus servicios al Protector, quien en conocimiento de sus virtudes le dio la importante misión de formar y comandar una flotilla en el Paraná.

La primera escuadrilla de guerra que se organizó, fue la que actuó en aguas del río Paraná. Ya, en el mes de enero de 1815, se percibe una influencia naval nueva, que empieza a incidir en el desarrollo de los sucesos que tienen lugar en ese teatro de operaciones.

Ejerció durante varios años el dominio absoluto del Paraná impidiendo todo tráfico entre el Supremo del Paraguay, Gaspar Rodríguez de Francia y el

Directorio de Buenos Aires, cortando así la ayuda en armas destinada a destruir el poder de Artigas en las Provincias del Protectorado.

Sus tropas y tripulaciones, formadas por gauchos e indios; sus oficiales, Yates, Ardets, Edward y otros de su mismo origen, compusieron el núcleo de fuerzas con que enfrentó y batió a otras superiores, al mando de veteranos conductores, como los generales Balcarse y Viamonte, así como a la flota del Directorio de Buenos Aires, comandada por el marino francés Ángel Hubac, veterano del combate de Martín Chico y que había servido a las órdenes del almirante Guillermo Brown.

Sus tácticas de combate, adaptación y perfeccionamiento de la montonera, le permitieron increíbles victorias sobre los aguerridos y renovados ejércitos del Directorio. Ejemplo de lo dicho son las campañas de Santa Fe, el sitio a la Capital de Rosario, Carcarañá, Barrancas, Cepeda y San Nicolás. Al respecto, dijo Mitre:

> "Era este el inventor de una nueva táctica de combate, que consistía en que la infantería montada y armada de fusil con bayoneta, cargaba a gran galope como caballería, se dispersaba en guerrillas del mismo modo, echaba pie a tierra por parejas o por grupos, cuidando uno de los caballos y rompía el fuego dentro del tiro de fusil. En caso de avance, se reconcentraba y cargaba a pie o a caballo, según obrase como infantería o caballería, y en caso de retirada saltaba rápidamente sobre sus caballos y se ponía fuera del alcance del enemigo. Esta operación era protegida por escuadrones de verdadera caballería que servían de reserva".

Esta nueva modalidad de combatir, que le dio continuos éxitos en las acciones terrestres, adaptadas las empleó en los combates navales, buscando el abordaje de las naves enemigas con la ventaja de la sorpresa, para caer finalmente en las cubiertas de los buques en medio del griterío de los indios gauchos.

Campbell fue el brazo derecho de Artigas en el Paraná y tierras adyacentes y por lo tanto gozó de su aprecio y confianza; también contó con la amistad del Gobernador de Corrientes, Méndez, puesta a prueba en innumerables ocasiones por el mutuo apoyo que se prestaron, siendo distinguido en tal forma por este, que le dio por ahijado a uno de sus hijos. Contó también con la confianza y el aprecio de otros caudillos del litoral, como López en Santa Fe y Ramírez en Entre Ríos, habiendo combatido junto a este último en Cepeda.

De todos los capitanes de Artigas, Campbell, su comandante general de Marina, fue el único que por obra del destino siguió su mismo camino, y

como él pasó sus últimos años en la noble y generosa tierra guaraní. Como a los grandes, a los elegidos de la gesta emancipadora, le tocó el tremendo destino de morir en el destierro, lejos del solar que él había elegido y por el que había dado su vida y su sangre. El 18 de mayo de 1961 sus restos mortales fueron repatriados y hoy yacen en una urna en el Salón de Honor de la Escuela Naval.

## CREACIÓN DE UNA MARINA MERCANTE FLUVIAL

La creación de una Marina Mercante Fluvial se debió a que la Capitulación de 1814 dispersó aquella "marina mercante nacional" montevideana. La reincorporación de Montevideo a la Banda Oriental abrió esperanzas de la recuperación marítima nacional. Los nuevos barcos matriculados en Montevideo gozaron de excepciones "tarifarias" frente a los de bandera extranjera.

Cuando Artigas, Protector de los Pueblos Libres, se vio en la precisión de elegir un sitio donde establecerse para atender los negocios de su Provincia natal y de las que respondían a su influencia política, sin duda tuvo presente la circunstancia favorable que le ofrecía la existencia del río Uruguay para asegurarle comunicaciones fáciles con Entre Ríos, Corrientes, Paraguay, Montevideo y Buenos Aires. La plena utilización del río para el transporte de la producción nacional se hizo manifiesta a su contemplación, como lo declara en comunicación al cabildo de Montevideo, de octubre de 1815. Informándole que le envía un cargamento de productos de ganadería para su venta, debiendo aplicar su producido a compras para el estado, manifiesta:

> "La que he mandado (la carga) hasta hoy pertenecían a propiedades de emigrados, que mandé desconfiscar luego que pisé de regreso la Prova, y vi la inmensidad de buques que surcaban el Uruguay exportando los productos, que por nuestro esfuerzo se libertaron de la rapacidad de qtos, enemigos han marchado por estas costas".

Todo el proceso mental que determinó la creación de la "Marina Mercante del Estado" como la designó frecuentemente su creador –y que durante los años 1815 y 1816 surcó las aguas del Uruguay el Plata– está involucrado en esa manifestación de Artigas: la Provincia poseía una producción de fácil comercialización; la atención de sus necesidades reclamaba el recurso de un abundante numerario que podía lograrse con la venta de aquélla, transportada al gran mercado que era Montevideo.

Bastaba para eso poseer los buques adecuados y ellos podían ser habidos por el mismo procedimiento con que se repuso de los primeros cargamentos enviados a la venta: por la requisa de la propiedad de los enemigos de la Provincia.

Así, al menos, parece que pueda deducirse de la siguiente nota de Artigas al Cabildo, fechada el 1° de julio de 1815:

> "Parten al mando del Cmte. Dn. Juan Domingo Aguiar, dos buques decomisados pr propiedades Europeas, y cargados con efectos de las mismas". Y en otra del 8 de agosto, expresa; "Con esta fha paso ordn al comandante. de mar Dn. Juan Domingo Aguiar, pa qe deposite en manos de V. S. los cargam.tos o productos de los dos buques, qe conduxo a ese Puerto, con el fin que indiqué a V. S..." "Los dos buques igualmente son propiedades de esta Prova pr ser propiedades de Europeos. V. S. disponga de ellos como pareciere más conveniente. Al menos uno podría venderse: si halla qe el otro pueda ser útil pa servo del mismo estado puede dexarlo, o de lo contrario vender los dos. A cuyo efecto me informa dho. Dn. Juan Dom° Aguiar hallarse en ese Puerto un falucho qe era del Rey, y ahora pertenecía a Dn. Juan Correa, V. S. tome los conocimientos precisos sobre el particular, y si él es aplicable al estado orientl. pongalo V. S. a la dirección de dho comandte; y sino dexele V. S. algo de los dos qe llebó pa lo qe se pueda ofrecer".

Desconocemos si toda la marina oficial de la Provincia tuvo tal origen: lo cierto es que a mediados de dicho año de 1815, navegaban con el pabellón artiguista las balandras *Trinidad* y *Carmen*, de la que era patrón aquel citado comandante Juan D. Aguiar; la sumaca *Constancia* -patrón Francisco Valenzuela- y la lancha *San Francisco Solano* que navegaba al comando de Pedro Mundo.

Las tripulaciones salieron de los cuadros de las fuerzas estacionadas en el campamento de Purificación, las que se colocaron al mando de Aguiar. Cada hombre recibía una paga de diez pesos por viaje redondo.

Las embarcaciones navegaban normalmente entre Purificación y Montevideo, haciendo escalas para completar cargamento en los puertos de la Provincia Oriental o en la de Entre Ríos. Alguna vez remontaban el Paraná.

El cargamento que conducían en el viaje a Montevideo, lo constituían los frutos naturales y productos de la ganadería procedentes de las Misiones y las provincias del litoral argentino, además de las extraídas de la Provincia Oriental: yerba, tabaco, cueros, sebos, crines, huesos y aun carbón de leña. Y a menudo,

también, eran el vehículo de transporte de funcionarios de gobierno, oficiales y tropas; magistrados y prisioneros.

El viaje de regreso a Purificación se efectuaba con el heterogéneo cargamento impuesto por la satisfacción de las necesidades de un cuartel general y una población que crecían constantemente y se perfeccionaban en su progreso: ponchos y telas de uniformes para los soldados; armas para las tropas; cartillas para la escuela que devastaba la ignorancia del medio rudo, ornamentos para la iglesia que buscaba devastar también la rudeza espiritual de un pueblo en armas. Y transportaban así mismo semillas para las huertas, árboles para los plantíos, libros políticos y filosóficos de los que el Protector deseaba tener en mayor disponibilidad para difundir el conocimiento de aquella liberal organización política del Estado que coincidía tan estrechamente con sus concepciones de autonomía y federación. Casi podría reconstituirse los detalles de la vida diaria y organización de Purificación, con los manifiestos de carga de los buques.

Artigas, excepcional organizador y hombre de infatigable actividad que tenía, además, como acicate, la grave responsabilidad de su cargo, exigía de las autoridades que intervenían en la movilización de la flota, celeridad en el despacho de los buques, rigurosa escrupulosidad en el manejo de los fondos que producían y vigilancia en el mantenimiento del buen estado de las naves. En todo ello es inflexible y admira su capacidad de trabajo y previsión que desciende al cuidado de detalles en medio de los graves asuntos que reclaman su actuación de jefe militar y conductor de un pueblo, que mientras discute con el gobierno central porteño las ventajas de la organización federal, vigila al portugués que apresta sus fuerzas para caer sobre la Provincia Oriental.

La actividad de la flotilla prestaba buenas utilidades a las Provincias: acrecía sus rentas, facilitaba las comunicaciones de sus puertos y de estos con los del litoral del Paraná. Por ello Artigas se preocupaba de que se conservaran en buen estado y se aumentasen las unidades.

Más noticias podríamos agregar sobre la marina mercante de la Provincia Oriental de aquellos años del "apogeo artiguista". Lo dicho es suficiente para apreciar su significación social y económica y despertar, acaso, la meditación de nuestras vías navegables.

Claro percibió Artigas el problema cuando erigió su cuartel general y capital política activa en aquella meseta que domina el paso del río cuyas riberas intentó

poblar. Y cuando los resultados no correspondieron a su deseo, escribió viril y certero:

> "...Si no ha tenido efecto la invitación de V. S. pa poblar las costas del Uruguay; al menos quedará satisfecho el Govno con haber llenado sus deseos, y los Vecinos no tendrán qe lamentarse de su desgracia, desps de proporcionarles su felicidad. Ellos llorarán algn día ésta pérdida, qdo tengan los conocimtos necesarios bastantes pa calcular los resultados de su indolencia..."

## EL CONVENIO DE PURIFICACIÓN

El Convenio de Purificación nace cuando el 18 de enero de 1817 los Orientales debieron abandonar la Plaza de Montevideo, ante la imposibilidad material de su defensa y conservación militar.

Las fuerzas invasoras al mando del general Carlos Federico Lecor la ocuparon a continuación, izándose desde ese momento como expresión de sujeción, en los edificios públicos el pabellón de Portugal en medio de las salvas de artillería, del tañer de las campanas de las iglesias, echadas a vuelo, y de la algarabía de una población que ingenuamente apoyaba la ocupación, puesto que el sector españolista mayoritario de la población, creía que Portugal venía a rescatarla de las insurgentes y a establecer los derechos de Fernando VII en el Río de la Plata.

Mientras los Orientales iban perdiendo batalla tras batalla, y cuando todo parecía acabado, los hechos demostraron que la realidad era muy distinta. Los efectivos portugueses solamente eran dueños de la tierra que pisaban y a esta debían disputarla tenazmente, para conservarla. El resto del país, pese a todo, era Oriental y la invasión, materialmente, se había detenido en Montevideo. Su éxito era solamente local.

La realidad, se denota en claros ejemplos. El generalísimo portugués a menos de un mes de tomada la capital de la Provincia Oriental, debió dictar un bando amenazante y tremendo por sus consecuencias por el que calificaba a las partidas de milicianos Orientales que rodeaban la Ciudad, y bloqueaban sus comunicaciones con el interior, estableciendo un verdadero sitio a la Plaza, de "Salteadores y perturbadores del sosiego público".

> "Cuando las partidas enemigas después de hacer algún crimen no pudieran ser aprehendidas, se harán las más rigorosas represalias a las familias y

propiedades de los jefes comandantes de esas partidas, para cuyo fin saldrán fuertes destacamentos del ejército portugués que quemarán sus haciendas y escoltarán sus familias para a bordo de la escuadra".

El Jefe de los Orientales y no las autoridades intrusas, pese a sus Proclamas, era el Gobierno legítimo de la Provincia Oriental.

La personalidad independiente de ella, se mantenía en Purificación, sede de su Gobierno, donde flameaba el pabellón tricolor del Protectorado. Allí se organizó la defensa del territorio, la resistencia oriental luego de cada revés y desde allí, y pese a todas las traiciones, se seguía protegiendo, apoyando y salvando la autonomía y la libertad de las Provincias de los Pueblos Libres.

Dispuesto al cierre por el invasor portugués de los puertos de la Liga de los Pueblos Libres al exterior, paralizada la exportación y la importación, afectados muy importantes sectores económicos, quedaban las provincias del Litoral, en una situación de muy grave comprometimiento. Al no poder colocar su producción, al sobrevenir por consecuencia, la asfixia económica, se corría un gravísimo riesgo político: el de que el peso de la crisis, redundara en un probable y posible resquebrajamiento de la unidad del sistema económico de los Pueblos Libres, propiciando el distanciamiento de algunas de las provincias de la Liga.

Audazmente el Jefe de los Orientales tomó la iniciativa y el 8 de julio de 1817 se dirigió al Comandante de la Escuadra de Inglaterra en aguas del Río de la Plata, Comodoro William Bowles, expresándole que abría los puertos al comercio, asegurando la libre navegación de los ríos y su libre acceso a los puertos orientales, solicitando que a los efectos de establecer las garantías correspondientes, se sirviera designar un Oficial "de su mayor confianza". Fue designado entonces el teniente de navío Edward Frankland, quién reunido con Artigas, estructuró el Convenio que fue firmado el 8 de agosto de ese año 1817.

El texto del Convenio es escueto y concreto, cubriendo evidentemente, las esperanzas, las necesidades y las seguridades de las partes contratantes. El texto original no fue ubicado hasta ahora y para su estudio se utilizaron las numerosas transcripciones que del mismo se hicieron.

Sin embargo, emanado de la Secretaría de Gobierno de Purificación, existe un paralelo, el único documento "auténtico y legítimo", se trata de la Circular, ordenada por el Jefe de los Orientales el 21 de setiembre de 1817, por la que se

ponía el Convenio celebrado en conocimiento de las Autoridades y del pueblo de la Provincia.

Acompañaba a la citada Circular la copia con la transcripción del articulado del Convenio, ambos documentos estuvieron autenticados por el Ministro de Hacienda, Don Francisco Aguilar, en San Fernando de Maldonado el 7 de octubre de 1817.

La característica más saliente del documento es la mesura y el equilibrio que lo preside, la razón que había auspiciado el pronto acuerdo entre las partes interesadas y que determinó su firma, destinado a tener tan significativa trascendencia, en el ámbito político internacional. El Convenio tiene aún otro aspecto singular: fue firmado *ad referéndum* bajo condición resolutoria, vale decir que las partes que lo acordaron, debían ratificarlo para que él, tuviera efectos legales.

El texto del Convenio es escueto y concreto, cubriendo evidentemente, las esperanzas, las necesidades y las seguridades de las partes contratantes. Dice todo en apenas seis artículos y consagra fundamentalmente, tres principios básicos y concurrentes: *La libertad de los ríos* y, por consecuencia su libre navegación, *la libertad de comercio, y la seguridad de las personas y de sus propiedades,* en los territorios y puertos que reconocían la Jefatura y el Protectorado de Don José Artigas.

Finalmente se establece en el texto, una constancia referida a la ratificación del convenio. El teniente de navío Edward Frankland, estuvo de regreso en Buenos Aires el día 12 de agosto, donde rindió su informe a su superior y aportó la documentación que obraba en su poder: el texto literal del Convenio.

Este satisfacía las aspiraciones del comercio inglés, que ganaba una fuente de materia prima de valor incalculable, a la vez que las garantías afianzadas por el Jefe de los Orientales, aseguraban el tráfico normal, seguro y sin quebrantos, ya que ofrecía garantías personales y públicas inusuales.

Fue ratificado, dejándose constancias de que los artículos, habían sido "reformados sobre el original". Se refería a las modificaciones y ampliaciones, que había sido necesario convenir sobre las proposiciones del Jefe de los Orientales, del 3 de agosto anterior, base de toda la negociación".

Con fecha veinte de agosto de ese mismo año el Convenio fue firmado en Buenos Aires por Guillermo Bowles, Jefe de las Fuerzas Navales de S. M. Británica en estas Américas y Roberto Staples, Cónsul de S. M. Británica.

Finalmente la suerte del Convenio, llegado a conocimiento del Primer Ministro británico Lord Castlereagh, fue de desaprobación, al comprobar la citada autoridad que aquel había sido firmado sin la anuencia previa de su Ministerio y sin tener en cuenta que tal resolución, interfería peligrosamente con los lineamientos de su política exterior europea y una grave repercusión en el ámbito interno británico.

## CONCLUSIONES

La política fluvio marítima artiguista confirma que estos actos de su gobierno son factores estratégicos, pues fueron, son y serán recursos imprescindibles con que cuenta el Estado para el desarrollo y bienestar de su pueblo.

En esta, sin duda, otra enseñanza, en este caso marítima y fluvial, que nos deja el Prócer, como legajo de prosperidad e independencia.

## APÉNDICE I

## ORACIÓN DE ABRIL 1813

Discurso del general José Artigas en la sesión inaugural del Congreso de Tres Cruces, el 5 de abril de 1813

Ciudadanos el resultado de la campaña pasada me puso al frente de vosotros por el voto sagrado de vuestra voluntad general. Hemos corrido diez y siete meses cubiertos de la gloria y la miseria, y tengo la honra de volver a hablaros en la segunda vez que hacéis el uso de vuestra soberanía.

En ese periodo yo creo que el resultado corresponde a vuestros designios grandes. El formará la admiración de las edades. Los portugueses no son los señores de nuestro territorio. De nada habrían servido nuestros trabajos si con ser marcados con la energía y constancia, no tuviesen por guía los principios inviolables del sistema que hizo su objeto.

*MI AUTORIDAD EMANA DE VOSOTROS Y ELLA CESA POR VUESTRA PRESENCIA SOBERANA.* Vosotros estáis en el pleno goce de vuestros derechos: ved ahí el fruto de mis ansias y desvelos, y ved ahí también todo el premio de mi afán. Ahora en vosotros está el conservarlo. Yo tengo la satisfacción honrosa de presentar de nuevo mis sacrificios si gustáis hacerlo estable.

Nuestra historia es la de los héroes. El carácter constante y sostenido que hemos ostentado en los diferentes lances que ocurrieron, anunció al mundo la época de la grandeza. Sus momentos majestuosos se hacen conocer desde los muros de nuestra ciudad hasta las márgenes del Paraná. Cenizas y ruina, sangre y desolación, ved ahí el cuadro de la Banda Oriental y el precio costoso de su regeneración. Pero ello es pueblo libre.

El estado actual de los negocios es demasiado crítico para dejar de reclamar su atención.

La Asamblea General, tantas veces anunciada, empezó ya sus funciones. Su reconocimiento nos ha sido ordenado. Resolver sobre ese particular ha dado motivo a esta congregación, porque Yo ofendería vuestro carácter y el mío, vulnerando enormemente vuestros derechos sagrados, si pasase a resolver por mí, una materia reservada solo a vosotros.

Ciudadanos: los pueblos deben ser libres. Su carácter debe ser único objeto y formar el motivo de su celo. Por desgracia va a contar tres años nuestra revolución y aun falta una salvaguardia general al derecho popular. Estamos aun bajo la fe de los hombres y no aparecen las seguridades del contrato.

Todo extremo envuelve fatalidad; por eso una confianza desmedida sofocaría los mejores planes; pero, ¿es acaso menos temible un exceso de confianza?... Toda clase de precaución debe prodigarse cuando se trata de fijar nuestro destino: es muy veleidosa la probidad de los hombres; solo el freno de la constitución puede afirmarla. Mientras ella no exista es preciso adoptar las medidas que equivalgan a la garantía preciosa que ella ofrece.

Yo opinaré siempre que sin allanar las pretensiones pendientes no deben ostentarse el reconocimiento y jura que se exigen. Ellas son consiguientes del sistema que defendemos, y cuando el ejército las propuso nos hizo más que decir: quiero ser libre.

Orientales: Sean cuales fueren los cálculos que se formen, todo es menos temible que un paso en la degradación: debe impedirse hasta que aparezca su sombra. Al principio todo es remediable... Preguntaos a vosotros mismos si queréis volver a ver crecer las aguas del Uruguay con el llanto de vuestras esposas, y acallar en sus bosques los gemidos de vuestros tiernos hijos...

Paisanos: acudid a la historia de vuestras confianzas. Recordad las amarguras del Salto; corred los campos ensangrentados de Betlem, Yapeyú, Santo Tomé y Tapeby; traed a la memoria las intrigas del Ayuí, el compromiso del Yi y las transgresiones del Paso de la Arena. ¡Ah! ¿cuál execración será comparable a lo que ofrecen estos cuadros terribles?

Ciudadanos; la energía es el recurso de las almas grandes

Ella nos ha hecho hijos de la victoria y plantado para siempre el laurel en nuestro suelo: si somos libres, si no queréis deshonrar vuestros afanes casi diurnos y si respetáis la memoria de vuestros sacrificios, examinad si debéis reconocer la asamblea por obedecimiento o por pacto. No hay un solo motivo de conveniencia para el primer caso que no sea contrastable en el segundo, y al fin reportaréis la ventaja de haberlo conciliado todo con vuestra libertad inviolable. Esto, ni por asomo, se acerca a una separación nacional; garantir las consecuencias del reconocimiento no es negar el reconocimiento, y bajo todo principio nunca será compatible un reproche a vuestra conducta; en tal caso con las miras liberales y fundamentos que autorizan hasta la misma instalación de la Asamblea. Vuestro temor la ultrajaría altamente; y si no hay un motivo para creer que ella vulnere nuestros derechos, es consiguiente que tampoco debemos temerle para atrevernos a pensar que ella increpe nuestra precaución.

De todos modos la energía es necesaria. No hay un solo golpe de energía que no sea marcado con laurel. ¿Qué glorias no habéis adquirido ostentando esa virtud?

Orientales: visitad las cenizas de nuestros ciudadanos. ¡Ah! ¡que ellas desde lo hondo de sus sepulcros no nos amenacen con la vergüenza de una sangre que vertieron para hacerla servir a nuestra grandeza!

Ciudadanos: pensad, meditad, y no cubráis de oprobio las glorias, los trabajos de quinientos veintinueve días en que visteis la muerte de vuestros hermanos, la aflicción de vuestras esposas, la desnudez de vuestros hijos, el destrozo y

exterminio de vuestras haciendas, y en que visteis restar sólo los escombros y ruinas por vestigio de vuestra opulencia antigua: ellos forman la base del edificio augusto de vuestra libertad.

Ciudadanos: hacernos respetables es la garantía indestructible de nuestros afanes ulteriores para conservarla.

## APÉNDICE II

## INSTRUCCIONES DEL AÑO XIII

Instrucciones que se dieron a los representantes del Pueblo Oriental para el desempeño de su encargo en la Asamblea Constituyente fijada en la Ciudad de Buenos Aires.

1° Primeramente pedirá la declaración de la independencia absoluta de estas colonias, que ellas están absueltas de toda obligación de fidelidad a la Corona de España, y a la familia de los Borbones, y que toda conexión política entre ellas y el Estado de España es, y debe ser, totalmente disuelta.

2° No admitirá otro sistema que el de la Confederación para el pacto recíproco con las provincias que formen nuestro Estado.

3° Promoverá la libertad religiosa en toda su extensión imaginable

4° Como el objeto y el fin del Gobierno debe ser conservar la igualdad, libertad y seguridad de los ciudadanos y de los Pueblos, cada Provincia formará su gobierno bajo estas bases, a más del Gobierno Supremo de la Nación.

5° Así este como aquel se dividirán en poder legislativo, ejecutivo y judicial

6° Estos tres resortes jamás podrán estar unidos entre sí, y serán independientes en sus facultades.

7° El Gobierno Supremo entenderá solamente en los negocios generales del Estado. El resto es peculiar al Gobierno de cada Provincia.

8° El territorio que ocupan estos pueblos de la costa Oriental del Uruguay hasta la Fortaleza de Santa Teresa forman una sola Provincia, denominada La Provincia Oriental.

9° Que los siete pueblos de Misiones, los de Batoví, Santa Teresa, San Rafael y Tacuarembó, que hoy ocupan injustamente los portugueses, y

a su tiempo deben reclamarse, serán en todo tiempo territorio de esta Provincia.

10° Que esta Provincia por la presente entra separadamente en una firme liga de amistad con cada una de las otras para su defensa común, seguridad de su libertad, y para su mutua y general felicidad, obligándose a asistir a cada una de las otras contra toda violencia o ataques hechos sobre ellas, o sobre alguna de ellas, por motivo de religión, tráfico, o algún otro pretexto, cualquiera que sea.

11° Que esta Provincia retiene su soberanía, libertad e independencia, todo poder, jurisdicción y derecho que no es delegado expresamente por la Confederación a las Provincias Unidas juntas en Congreso.

12° Que el puerto de Maldonado sea libre para todos los buques que concurren a la introducción de efectos y exportación de frutos, poniéndose la correspondiente aduana en aquel pueblo; pidiendo al efecto se oficie al comandante de las fuerzas de S. M. B. sobre la apertura de aquel puerto para que proteja la navegación, o comercio, de su nación.

13° Que el puerto de Colonia sea igualmente habilitado en los términos prescriptos en el artículo anterior.

14° Que ninguna tasa o derecho se imponga sobre artículos exportados de una provincia a otra; ni que ninguna preferencia se dé por cualquiera regulación de comercio, o renta a los puertos de una provincia sobre los de otra; ni los barcos destinados de esta provincia a otra serán obligados a entrar, a anclar, o a pagar derechos en otra.

15° No permita que se haga ley para esta Provincia sobre bienes de extranjeros que mueran intestados, sobre multas y confiscaciones que se aplicaban antes al Rey, y sobre territorios de este, mientras ella no forme su reglamento y determina e que fondos deben aplicarse, como única al derecho de hacerlo en lo económico de su jurisdicción.

16° Que esta Provincia tendrá su constitución territorial; y que ella tiene el derecho de sancionar la general de las Provincias Unidas que forme la Asamblea Constituyente.

17° Que esta Provincia tiene derecho a levantar los regimientos que necesite, nombrar los oficiales de compañía, reglar la milicia de ella para la seguridad de su libertad, por lo que no podrá violarse el derecho de los Pueblos para guardar y tener armas.

18º El despotismo militar será precisamente aniquilado con trabas constitucionales que aseguren la inviolable soberanía de los Pueblos.

19º Que precisa e indispensable sea fuera de Buenos Aires donde resida el sitio del Gobierno de las Provincias Unidas.

20º La constitución garantirá a las Provincias Unidas una forma de gobierno republicana, y que asegure a cada una de ellas de las violencias domésticas, usurpación de sus derechos, libertad y seguridad de su soberanía, que con la fuerza armada intente alguna de ellas sofocar los principios proclamados. Y así mismo prestará toda su atención, honor, fidelidad y religiosidad, a todo cuanto sea, o juzgue necesario para preservar a esta Provincia de las ventajas de la libertad, y mantener un gobierno libre, de piedad, justicia, moderación e industria.

Delante de Montevideo, 13 de abril de 1813.

*José Artigas*

## APÉNDICE III

## CÓDIGO ADUANERO

Reglamento Provisional que observarán los recaudadores de derechos que deberán establecerse en los puertos de las provincias confederadas de esta Banda Oriental del Paraná, hasta el formal arreglo de su comercio.

### DERECHO DE INTRODUCCIÓN

Primeramente los buques menores pagarán dos pesos de ancleo en los puertos y cuatro los mayores.

Un veinticinco por ciento en todo efecto de ultramar, sobre el aforo del pueblo a excepción de los siguientes:

Los caldos y aceites, el treinta por ciento

La loza y vidrios, el quince por ciento

El papel y el tabaco negro, el quince por ciento

Las ropas hechas y calzados, el cuarenta por ciento

Los demás efectos de ultramar el veinticinco por ciento indicado

Derechos de Introducción en los frutos de América

Pagarán solamente un cuatro por ciento de alcabala

Los caldos, pasas y nueces de San Juan y Mendoza

Los lienzos de Tucuyo y el algodón de Valle y Rioja

La yerba y tabaco del Paraguay

Los ponchos, jergas y aperos de caballo

Los trigos y harinas

Estos y demás frutos de América pagarán un cuatro por ciento. Además pagarán un cuatro por ciento los hacendados en la introducción de los cueros, así vacunos como caballar. Los cebos, las crines, los cueros, chapas y puntas de los mismos.

Libres de derechos en su introducción:

El azogue, las máquinas, los instrumentos de ciencia y arte, los libros e imprentas, las maderas y tablazones, la pólvora, azufre, salitre y medicina, las armas blancas y de chispa y todo armamento de guerra. La plata y el oro sellados o en chafalonía, labradas, en pasta o en barra.

## DERECHO DE EXTRACCIÓN

Todo fruto de estos países pagará en su salida un cuatro por ciento de derecho a excepción de los siguientes:

El cuero de macho, un real por cada cuero, de ramo de guerra, un cuatro por ciento de alcabala y dos por ciento de subvención. Los de hembra los mismos derechos.

El cuero de yegua un medio real, ramo de guerra, cuatro por ciento de alcabala y dos por ciento de subvención.

El cebo, las crines, los cueros, chapas y puntas de los mismos el ocho por ciento.

Las suelas, becerros y badanas, las peleterías de carnero, nutria, venado, guanaco y demás del país, el ocho por ciento.

La plata sellada, el seis por ciento de salida y el oro sellado el diez por ciento, el jabón, las cenizas, el carbón, la leña y demás productos de estos países, el cuatro por ciento de alcabala en su salida.

**LIBRES DE DERECHOS EN SU SALIDA**

Las harinas de maíz y las galletas fabricadas con el mismo

Son igualmente libres de todo derecho los efectos exportados para la campaña y pueblos del interior. En ellos pagarán solamente treinta pesos, anualmente, por ramo de alcabala, cada una de las pulperías o tiendas existentes en ellas.

Visto este reglamento, quedan abolidos todos los demás derechos anteriormente instituidos, y para su cumplimiento lo firmé en este Cuartel General, a 9 de setiembre de 1815.

*José Artigas*

## APÉNDICE IV

### ORDENANZA GENERAL DEL CORSO
**(La ortografía es del original)**

Artículos de Instrucción que observará el Señor Comandante del Corsario nombrado, según el Estatuto Provisional de Decretos y Ordenanzas de esta Provincia Oriental.

Art. 1º El comandante y oficiales y demás subalternos del predicho Corsario quedan bajo la protección de las leyes del Estado, y gozarán, aunque sean extranjeros, de los privilegios e inmunidades de cualquier ciudadano americano, mientras permanecieren en servicio del Estado.

Art. 2º Los armadores podrán celebrar los contratos que estimen convenientes con el comandante, oficiales y tripulación, debiendo entreambas partes mantener una constancia por escrito del contrato para hacerlo cumplir religiosamente en caso de duda por este Govierno.

Art. 3º Los armadores serán obligados a satisfacer un cuatro por ciento ante este Gobierno sobre el producto de cada una de las presas debiendo en las

reparticiones considerarse esta porción como la más sagrada y recomendable para el estado.

Art. 4º Los armadores y apresadores serán obligados a dar a este Gobierno la mitad del armamento y útyles de guerra tomados en las Presas; el resto quedará a beneficio de dichos armadores, con prevención de que si este Gobierno los necesita, deberá ser preferido en la compra por su valor ordinario.

Art. 5º En razón de los dos anteriores artículos, el Gobierno concede el privilegio a los armadores y apresadores que las presas vendidas en cualquiera de los puertos de su mando paguen sobre sus efectos la mitad de los derechos ordinarios, que será un doce y medio por ciento, y que no serán gravados estos mismos efectos con pecho extraordinario.

Art. 6º Los armadores y apresadores serán obligados a satisfacer qualquier auxilio que por vía de reintegro hayan pedido o exigido los buques mercantes o de guerra del Estado o de otros qualesquiera traficantes de los poderes neutrales o amigos a quienes se les haya exigido por el mismo principio.

Art. 7º Los armadores y apresadores serán obligados a enarbolar en el corsario la bandera tricolor. Azul, blanca y colorada, en el modo y forma en que la usan los demás corsarios y que tiene ordenado la Provincia.

Art. 8º El Gobierno declara por buena presa todo y qualquiera buque navegante con bandera portuguesa y con patente de aquél Gobierno debiendo todos sus cargamentos, buques y efectos ser vendidos y enajenados en justa represalia.

Art. 9º El Gobierno declara por buena presa qualesquiera buque que reconocido por alguno de nuestros corsarios y *enarbolando el Pabellón de la Provincia*, se les haga el menor movimiento de hostilidad, con justificación de no haber sido provocada por ellos.

Art. 10º El Comandante de corso podrá reconocer qualesquiera buque navegante, y si lo encontrase con armamento, útyles de guerra y papeles oficiales de qualesquiera de las dos majestades española y portuguesa, *relativas a la subyugación y nueva conquista de estas provincias u otras qualesquiera del continente americano* será por el mismo hecho declarado buena presa.

Art. 11º El comandante de corso apresará qualesquiera buque navegante que fuese encontrado sin credenciales de alguno de los gobiernos reconocidos y será reputado como pirata, a no ser que el capitán y tripulación de dicho buque justifique la casualidad de este incidente.

Art. 12º El comandante de corso, habiendo hecho las presas por qualesquiera de las causales indicadas en los artículos anteriores, podrá remitirlas con qualesquiera de sus oficiales de presa, autorizándole para que pueda enajenarlas o venderlas en qualquiera de nuestros puertos u otros de las Provincias neutrales o amigas.

Art. 13º Ni el comandante de corso ni alguno de sus oficiales podrá tomar ninguno de los buques mencionados, siempre que se hallen a un tiro de cañón de los puertos neutrales y amigos, o a la misma distancia en qualesquiera de sus costas en cuyo caso gozando inmunidad en aquél terreno declaro ser nula aquella presa aún cuando por nuestro corsario hayan sido perseguidos dichos buques enemigos desde mayor distancia.

Art. 14º El Comandante y demás Oficiales de corso guardarán y harán guardar la mayor moderación posible con los prisioneros de guerra, usando con ellos la mejor conducta, según el derecho y costumbre de las otras naciones civilizadas.

Art. 15º El comandante y demás oficiales de corso guardarán y harán guardar a la tripulación el mejor orden en la visita de los buques y reconocimiento de las presas.

Art. 16º El comandante y oficiales de presas están obligados a remitir a este Gobierno todo y qualquiera papel interesante hallado en dichas presas, los que serán conducidos con la brevedad y seguridad posibles.

Art. 17º El comandante y oficiales de presas, en caso de hallar alguna contradicción en qualesquiera de los puertos neutrales o amigos para su venta ocurrirán a este Gobierno con los justificativos suficientes del apresamiento, y, calificado que sea, hacer el reclamo y gestiones convenientes.

Art. 18º El comandante y oficiales de corso guardarán y harán guardar a la tripulación el mejor orden y cuidarán de la más puntual observancia de las leyes penales.

Y para que dichos artículos tengan toda la fuerza y valor, van firmados de mi mano y sellados con el sello de la Provincia. Dado en Purificación, en el año de 1816.

*José Artigas*

## BIBLIOGRAFÍA


ANASTASIA, Luis Víctor, "Artigas, su pensamiento y acción respecto a la geopolítica continental y marítima platense y mundial", En: *Ciclo de Conferencias 2000,* Edición de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 2001.

BERAZA, Agustín, *Los Corsarios de Artigas.* Edición del Centro de Estudios Navales y Marítimos, Montevideo, 1978.

FERNÁNDEZ PARES, Juan José; "Artigas y los actos de gobierno de su política marítima y fluvial", En: *Ciclo de Conferencias 2006*, Edición de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 2007.

ITURRIA, Raúl, *La Precisión del Yí,* Editorial Zona Libro, Montevideo, 2012.

MAYNARD, Carlos, "La utilización del instrumento del corso por parte de Artigas a la luz del derecho internacional". En: *La guerra de corso de Artigas*, Edición de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 2006.

ORSI, René, *Historia de la disgregación rioplatense*. Editorial Peña Lillo, Buenos Aires, 1969.

QUESTA, Juan H., *Partes del Comodoro Bowles, Royal Navy, desde Argentina, 1816-1819.* Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994.



**Capitán de Navío (R) FRANCISCO VALIÑAS.** Armada uruguaya. Licenciado en Sistemas Navales Presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Con estudios de Ciencias Geográficas en la Facultad de Humanidades y Ciencias de Uruguay, y de Ciencias Políticas en la Georgetown University de EE.UU., y en la Universidad Nacional de la República Popular a China. Su actividad docente y académica: Escuela Naval, Escuela de Guerra Naval, Instituto Jurídico de Defensa, Centro de Altos Estudios Nacionales, Instituto Militar de Estudios Superiores y Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo de Uruguay, Naval War College de EE.UU., Universidad Nacional de la República Popular China, Pontificia Universidad Católica Argentina, y Escuela de Defensa Nacional de la República Argentina. Es autor de: *La guerra fría, protagonistas olvidados de la cruzada de los 33 orientales* (2003); *La conducción política del poder militar en Uruguay (1830-1985); La misión del capitán Mahan en Montevideo y Malvinas, una visión desde Uruguay.*

E.mail: histomar@adinet.com.uy

Este número 33 de la
**Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,**
se terminó de imprimir en enero del 2014, en
Kinko's Impresores S.A.C.
Av. Venezuela 2344 - Lima 1
Telf.: (511) 336-6699 Fax: 366-5190
E-mail: ventaskinkos@gmail.com
www.printing.com.pe

IEHMP 50 Aniversario

